ERNEST SHACKLETON

SUD

LA SPEDIZIONE DELL'ENDURANCE

INTRODUZIONE DI FILIPPO TUENA

Nutrimenti

Ernest Shackleton

Sud

La spedizione dell'*Endurance*

Traduzione di Amilcare Carpi de Resmini

Con le fotografie originali della spedizione di Frank Hurley e un saggio introduttivo di Filippo Tuena

Nutrimenti mare

Titolo originale: *South. The story of Shackleton's last expedition 1914-1917*

Traduzione dall'inglese di Amilcare Carpi de Resmini

La seconda parte del saggio introduttivo di Filippo Tuena (pp. 13-16)
è tratta dal suo romanzo *Ultimo parallelo* (Rizzoli, 2007)
Si ringrazia l'editore per la gentile concessione

© 2009 Nutrimenti srl

Prima edizione novembre 2009
Quinta edizione marzo 2022
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi
ISBN 978-88-6594-921-4
ISBN 979-12-5548-125-6 (ePub)

Ritratto di Ernest Shackleton.

Ernest Shackleton. L'esploratore dei ritorni e l'inadeguatezza del racconto dei mortali. *Di Filippo Tuena*

I

Immobile e nascosto per centinaia di secoli come il drago che custodiva il vello d'oro, il continente antartico sembra destarsi in maniera inconsulta e spietata ai primi del Novecento, riportato alla coscienza da un manipolo di esploratori apparentemente dissennati, mossi al contrario da una forza di volontà quasi incommensurabile, che lo attraversano e lo percorrono in ogni direzione. Occorre sottolineare quel 'quasi' perché basandosi sulla fallace immobilità dell'Antartide, gran parte dei loro piani dovrà scontrarsi con l'inaspettata ferocia del continente che, scuotendosi proprio come il mitologico drago, difendeva la sua inviolabilità. La barriera di Ross, che si credeva terra ghiacciata, si rivelò al contrario un'immensa stratificazione di ghiacci in perenne movimento sospesa sul mare, aggrappata a montagne altissime e inviolabili. Sul versante opposto, la penisola antartica apparve come cima frastagliata ed emergente di una sottomarina catena montuosa,

rinsaldata dai ghiacci d'inverno ma frantumata a ogni estate antartica in un arcipelago bagnato dal più insidioso mare della terra. A separarli, un quasi infinito altopiano, il più vasto del mondo, ampio come un continente e alto più di tremila metri.

Dopo che Amundsen aveva raggiunto il polo geografico e l'australiano Mawson quello magnetico, alla spedizione transantartica di Shackleton non era rimasto molto, se non provare a dar vita alla più incredibile utopia che quel continente poteva consentire: percorrerlo da una costa all'altra e misurare i due opposti – la penisola antartica e la barriera ghiacciata – in una spaventosa marcia di duemila miglia, attraversando il polo e realizzando così il paradosso di creare una linea retta che si dirigeva prima verso sud e poi, raggiunto il polo, continuava rettilinea, avendo però come meta il nord. Tutto questo senza modificare la direzione. Parlando in termini marinari è come se un veliero, con andatura di poppa, dirigendosi verso sud, d'un tratto, senza che siano cambiati vento o corrente o sia stata eseguita alcuna manovra alle vele o al timone, solo attraversando un punto teorico, si trovi improvvisamente a fare rotta verso nord. O come se un uomo, addentrandosi nel futuro si trovi a ripercorrere e rivivere il proprio passato.

È questo uno degli infiniti paradossi, affascinanti e terribili, che determinano l'inafferrabilità dell'Antartide e del suo punto focale, il novantesimo parallelo.

Per questo, se altrove, in altri continenti, lungo altre vie, l'esplorazione è e rimane un evento essenzialmente geografico, in Antartide, è facile rendersene conto, la questione è diversa. Qui si tratta di mettere in rapporto l'uomo con il sovvertimento di regole codificate quali l'alternarsi di giorno e notte e, appunto, la direzione dell'andare.

Nel progetto di Shackleton c'era il sapore amaro di una rivincita. Nel 1908 aveva tentato di raggiungere il polo, aggredendolo dal mare di Ross, ma s'era fermato a centotrentacinque miglia geografiche dalla meta, vinto dal tempo avverso e dalla fatica. Prima ancora, nella spedizione Discovery di Scott del 1902, aveva seguito il capitano e il dottor Wilson nella prima grande puntata verso l'interno del continente, costeggiando la catena montuosa della Regina Alessandra. Era stato colpito dallo scorbuto e rimpatriato a forza da Scott, che aveva colto in lui la pericolosa determinazione di un avversario indomabile più che di un compagno fedele.

Per questo, nonostante il polo fosse già stato raggiunto da Amundsen, nonostante la tragedia più nera avesse coronato l'impresa di Scott del 1912, l'Antartide esercitava su di lui una fascinazione irresistibile. Quella era la terra del limite estremo, dove si mettevano alla prova corpo e spirito fino al punto di rottura.

Nel 1914 aveva deciso di ritentare la sorte, poco propenso ad accettare la duplice sconfitta delle sue esperienze precedenti e deciso a vendicare anche quella di Scott. Partendo dalla penisola australe avrebbe dovuto prima percorrere terre inviolate e poi, raggiunto il polo, tornare sui suoi passi, perché pur esplorando terre incognite si sarebbe trovato a ripercorrere, al contrario, sentieri già battuti. Nel suo programma, a metà del viaggio, avrebbe dovuto imbattersi nei resti della lugubre tenda norvegese, di fronte alla quale Scott e i suoi s'erano persi quel 16 gennaio 1912 e avevano smarrito desideri e speranze. Avrebbe dovuto ritrovare i segni del suo ultimo accampamento a centotrentacinque miglia dal polo e, seguendo la medesima pista, avrebbe dovuto ridiscendere il Beardmore, riattraversare la barriera ghiacciata e tornare ad avvistare il mare di Ross alla fine della sua esplorazione. Dunque, prendere alle spalle il continente, ingannarlo furtivo come un ladro di notte. Non vi riuscì. Anche se la sua impresa restò memorabile. Abortita prima di cominciare, le circostanze gli consentirono tuttavia di riaffermare il suo ruolo: quello dell'esploratore che ritorna sui propri passi. Colui che torna a salvare i compagni, colui che conosce il pericolo del limite e ha la forza di non superarlo e inverte la direzione della marcia senza restare vinto dalla sconfitta, colui che esplora sempre con occhi e spirito nuovi la terra che lo rifiuta e dove tornerà per morire.

La prima parte di questo libro rende conto del fallimento della squadra dell'*Endurance*, guidata dallo stesso Shackleton, dell'angoscia del restare imprigionati nel pack mobile, mentre la nave si sfascia, stritolata dalle opposte pressioni dei ghiacci marini. La sua spaventosa anabasi verso l'isola Elephant, trascinando tre scialuppe sul pack e poi guidandole attraverso mari tempestosi, l'avventura della *James Caird* che percorse ottocento miglia in cerca di soccorsi e l'attraversamento a piedi delle montagne della Georgia del Sud sono tutti eventi entrati nella leggenda delle esplorazioni polari, che hanno regalato all'esploratore britannico fama indimenticabile. Ma questa vicenda ha anche segnato la fine delle

esplorazioni del periodo classico, di quella che Scott pensava dovesse essere la maniera adatta di aggredire il continente: il *man-hauling* ovvero la marcia a piedi trascinando le slitte.

La tragedia della squadra del capitano Mackintosh – che occupa la seconda parte del libro – che avrebbe dovuto (e lo fece) partendo dal mare di Ross approntare i depositi ai piedi del Beardmore con viveri e combustibile per Shackleton e i suoi compagni che provenivano dalla direzione opposta, dimostrò il contrario. Ignari delle vicissitudini dell'*Endurance*, penetrarono nel continente affrontando una marcia inutile e spaventosa per rispettare il programma stabilito da Shackleton due anni prima, impossibilitati com'erano a stabilire un contatto radio con la squadra del loro comandante che li informasse del fallimento. Il loro sterile sforzo generò una catastrofe ancor più sanguinosa di quella dell'*Endurance*.

Impossibilitato Shackleton dal naufragio della sua nave a mettere persino piede sul continente, toccherà alla squadra di Mackintosh ritrovare le tracce delle precedenti esplorazioni. Nella marcia che li conduceva lungo la grande barriera ghiacciata s'imbatterono – e nel libro questi incontri non sono meno impressionanti dell'apparizione del fantasma di Amleto – nei relitti delle slitte a motore di Scott e persino in un messaggio di Apsley Cherry-Garrard lasciato in quel desolato deserto di ghiacci mentre attendeva inutilmente il ritorno del suo comandante. Ma il continente antartico consente a volte questi ritrovamenti singolari. Oates sulla via del ritorno ritrovò la sua pipa, perduta sulla vetta del Beardmore, Bowers i suoi sci, il Search Party di Atkinson la tenda dove Scott e i suoi attesero la morte.

La vicenda di Amundsen, vincitore del continente, non era ripetibile. Forse il suo era stato un caso fortunato, certamente l'esperienza dimostrava che non era possibile attraversarlo a piedi, con equipaggiamenti scadenti, razioni di cibo insufficienti, sperando nella buona sorte. Soltanto lui aveva condotto in salvo tutti gli uomini della sua spedizione. Soltanto il suo era stato un viaggio fortunato. (Ma uno dei compagni al suo ritorno in Norvegia si suicidò vinto dall'ostilità del suo comandante che lo aveva accusato di ammutinamento). Scott era morto sulla via del ritorno, portando con sé quattro compagni. Douglas Mawson, l'australiano che nel 1913 aveva raggiunto il polo magnetico, era sopravvissuto per miracolo, mentre i suoi due compagni erano morti, precipitati in un crepaccio o vinti dalla fame e dal freddo.

Il resoconto del Southern Party di Mackintosh condivide i medesimi temi del diario di Scott, descrive le stesse atmosfere prima vastissime, poi claustrofobiche. Se la squadra di Shackleton sembra combattere con un paesaggio in continua mutazione – ghiacci che si scontrano, pack che va alla deriva, mare tempestoso – l'Antartide percorsa da Mackintosh è immobile quanto ostile, battuta da venti incessanti, solcata da crepacci profondissimi, misurata da marce estenuanti e che, inesorabilmente, stende un velo di oscurità sull'andare sempre più faticoso degli esploratori sino a reclamare la vita di tre di loro.

Il clima nel mese di febbraio sulla grande barriera ghiacciata è spietato, volubile, imprevedibile e nessuna spedizione polare l'ha sopportato senza subire perdite dolorose. L'impresa di Amundsen aveva dimostrato che la barriera era percorribile sino a fine gennaio. La tragedia di Scott e quella di Mackintosh confermarono drammaticamente questa realtà. Una volta entrati all'interno del continente antartico era possibile uscirne solo affrontando la via del ritorno molto in anticipo sull'insorgere dell'inverno polare. Se il sole si celava dai primi di aprile per il lungo letargo invernale, il clima cominciava a mutare ai primi di febbraio. Da metà ottobre a metà febbraio: non più di quattro mesi concedeva il continente per essere percorso.

L'Antartide non consentiva intrusioni, aggressioni, stupri, se non perpetrati con la diabolica velocità di Amundsen. Questo dice la conclusione della transantartica di Shackleton, magistralmente documentata da questo libro che utilizza sapientemente frammenti di diario ma che è essenzialmente il resoconto, a posteriori, di un azzardo che esaltò l'eroismo britannico, che in quei mesi dava prova di sé nelle trincee europee, nei campi di battaglia della Grande Guerra, pur se gli esploratori ne ignoravano le vicende.

Shackleton, non ammettendolo, riuscì a trasformare il fallimento in un'impresa epica e ineguagliabile, che misurava i limiti della resistenza umana, interessato più a stabilire questi confini che non quelli geografici dell'Antartide. La sua esplorazione ha come campo d'indagine l'uomo e le sue risorse individuali piuttosto che i ghiacci quasi infiniti che sono soltanto il campo di battaglia di questa sfida. Anche se la vicenda dell'*Endurance* ammaliò studenti sognatori e signorine della buona società, marinai e avventurieri, a quella tragedia sarebbe seguito un periodo di stasi nelle

esplorazioni, fino a quando gli statunitensi con il capitano Byrd avrebbero trovato i mezzi adatti – aerei e trattori – per percorrere il continente.

Ma questa è un'altra storia, che riguarda mezzi meccanici piuttosto che uomini.

Quanto a Shackleton, sarebbe morto nel 1922 poco prima di sbarcare in Antartide per una nuova missione, abortita sul nascere. Fu seppellito nella Georgia del Sud e la sua tomba è meta di pellegrinaggi di turisti che, affettuosamente, la profanano. Molti si fanno fotografare accanto alla stele di granito e sorridono verso l'obiettivo. Pubblicano poi, con un certo orgoglio, le loro foto su internet. Al contrario, nessuno può sorridere orgoglioso accanto alle tombe inesistenti di Scott e Amundsen, svaniti tra i ghiacci, nei poli opposti, quasi a misurare lo spazio che compete al peregrinare dell'uomo. I corpi dei tre grandi esploratori riposano nelle terre che hanno esplorato, come se il loro andare avesse finalmente raggiunto la meta.

Ma i libri non cessano mai di esplorare i panorami che descrivono o essere esplorati da coloro che li leggono. Tale è il destino anche di *Sud* di Shackleton.

II

> *There are more things in heaven and earth, Horatio,*
> *Than are dreamt of in your philosophy.*
> William Shakespeare, *Hamlet*, I, V, 174-175

Nei ricordi degli esploratori, riferiti a volte a molta distanza di tempo dagli avvenimenti, e paurosamente annebbiati anche se riordinati attraverso il processo della memoria, appare, incappucciata al loro fianco, mentre la fatica della marcia si fa insopportabile e sembra esigere ed esaurire ogni piccola energia residua, l'inquietante figura dell'uomo in più – *gliding wrapt in a brown mantel, hooded* – colui che procede avvolto in un mantello bruno.

Seduto alla sua scrivania, chino sui fogli, nell'emisfero opposto, decine di migliaia di miglia lontano da quei luoghi e ad anni di distanza da quegli eventi, è stato un poeta borghese vicino alla perfezione, Thomas S.

Eliot, a ricordarsi di questa inafferrabile presenza, donandole un'esistenza forse immortale, e a segnalare il fatto come evento memorabile, sottolineando la singolarità del suo apparire nella quinta parte di *The Waste Land*, agli splendidi versi 359-365:

Who is the third who walks always beside you?
When I count, there are only you and I together
But when I look ahead up the white road
There is always another one walking beside you
Gliding wrapt in a brown mantel, hooded
I do not know whether a man or a woman
– But who is that on the other side of you?

Chi è quel terzo che cammina sempre al tuo fianco?
Quando conto, ci siamo soltanto tu e io, insieme
Ma quando guardo avanti verso il sentiero bianco
C'è sempre un altro a camminarti al fianco
Che scivola avvolto in un mantello bruno, incappucciato
Non so se sia uomo o donna
– Ma chi è quello che ti sta dall'altra parte?

La domanda raggelante si perde nel nulla perché non c'è nessuna risposta da dare e quand'anche la si avesse, non si avrebbe il tempo di formularla perché il poeta improvvisamente cambia atmosfera, andando oltre con il passo risoluto di un uomo determinato, lasciando dietro di sé un'ombra che oscura l'animo e un interrogativo che rimane sospeso ad attendere una risposta: *But who is that on the other side of you?*

Il lettore si rende conto che non è tanto il *who* (la presenza misteriosa) a inquietarlo, quanto che essa compaia *on the other side of you*, al suo fianco, perché appare evidente che Eliot sta parlando a lui che procede in compagnia di qualcosa o qualcuno che non gli si rivela.

Il poeta mette in gioco il suo antagonista; vanifica i suoi convincimenti, la sua sicurezza e da semplice lettore di un rischioso testo poetico, lo trasforma in pellegrino all'ora del tramonto, lungo un sentiero

indeterminato, con l'inquietante sensazione di avere qualcosa o qualcuno al proprio fianco.

The Waste Land viene dato alle stampe nel 1922 e contiene i versi dell'apparizione dell'uomo incappucciato quando Eliot ne ha ormai inglobato la memoria in termini offuscati, confusi, perché anch'egli ha di quell'essere la medesima vaga nozione che ne avevano avuto gli esploratori mentre erano sottoposti a uno sforzo immane che rendeva annebbiati e incerti i contorni di quella figura.

Per questo, nel mare di citazioni spesso oscure di cui è composto il poema, per sciogliere l'enigma di quel passo, Eliot sentirà il bisogno di aggiungere una delle poche note esplicative autografe:

"I versi seguenti sono stati ispirati dalla relazione di una delle spedizioni antartiche (non ricordo quale, ma credo una di Shackleton): vi si riferiva che ogni componente del gruppo degli esploratori, allo stremo delle forze, avesse continuamente l'impressione che ci fosse *una persona in più* di quante se ne potessero effettivamente contare".

Eliot ricorda bene perché è nel resoconto della drammatica spedizione antartica dell'*Endurance* di Shackleton che il singolare evento viene riportato: Shackleton, Worsley e Crean (proprio il Crean che aveva partecipato cinque anni prima alla spedizione di Scott e che era tornato sull'Antartide vinto da un'insostenibile passione per quelle terre) compiono un'impresa disperata scalando una montagna, di notte, per raggiungere una base di balenieri dalla quale sarebbero poi ripartiti per portare soccorso ai compagni abbandonati da settimane su un'isola deserta.

Shackleton termina il racconto di quella notte spaventosa con queste parole:

"Ricordo che nella lunga e tormentosa marcia di trentasei ore fra le montagne e i ghiacciai senza nome della Georgia del Sud mi sembrava spesso che fossimo in quattro anziché in tre. [*It seemed to me often that we were four, not three*]. Non ne avevo parlato con i miei compagni, ma qualche giorno dopo Worsley mi disse: 'Capo, durante la nostra marcia avevo la strana sensazione che ci fosse un'altra persona con noi'. Crean mi confessò la stessa impressione. ['*Boss, I had a curious feeling on the march that there was another person with us'. Crean confessed to me the same idea*].".

E anch'egli sente la necessità di aggiungere un commento all'inusitato accadimento, nel quale afferma di aver avvertito il bisogno di riportare il fatto, senza voler aggiungere nulla alla sua comprensione:

"Si può percepire 'la miseria delle parole umane, l'inadeguatezza del racconto dei mortali' nel tentativo di descrivere eventi intangibili, ma il racconto di questa nostra marcia sarebbe stato incompleto se non avesse fatto cenno a una sensazione tanto vicina al nostro animo".

La citazione tra virgolette è tratta da un poema di John Keats, *Endymion*, libro II:

– O dearth / Of human words! roughness of mortal speech!

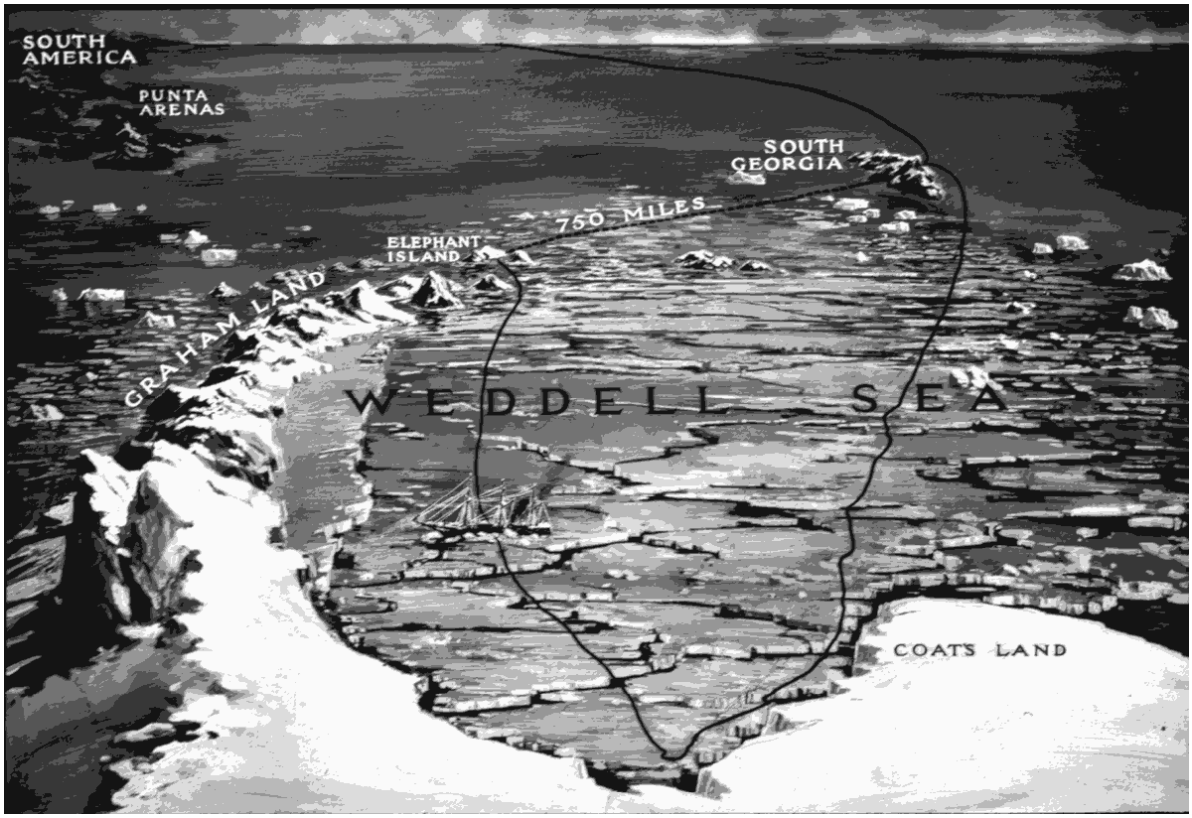
È proprio in questa postilla, negando quanto poche righe prima aveva affermato, che Shackleton rende manifesto come all'esploratore appaia impossibile dar notizia delle proprie sensazioni; come se davvero quella presenza percepita ma rifiutata procurasse un brivido difficilmente giustificabile rimanendo la sua origine avvolta nell'incertezza.

Anche la sincerità di Eliot è ingannevole, e il suo desiderio di chiarezza fuorviante se in una nota precedente, a proposito di una figura dei tarocchi che compare nel poema, scrive quasi contraddicendosi: "L'Impiccato… lo associo con la figura Incappucciata nel passo dei Discepoli a Emmaus nella parte V", tanto che il vero argomento del dialogo non è la visione degli esploratori, ma l'apparizione di Cristo risorto agli "inconsapevoli" discepoli sulla via di Emmaus; apparizione di una divinità creduta morta e che ritorna dall'oltretomba a manifestare la sua imperitura esistenza, anche se l'accostamento una volta formulato diviene inalienabile, incancellabile e non si potranno più leggere i versi 359-365 senza che questi rimandino, contemporaneamente, agli esploratori e ai discepoli; alla visione allucinata e all'apparizione della divinità. I due avvenimenti sono ormai indissolubilmente legati e ogni interpretazione che cancelli una delle alternative diverrebbe parziale o limitata.

E tuttavia è su questo brivido – sui versi di Eliot e sulla cronaca dubitativa di Shackleton e sull'altro dubbio di Keats – se le parole possano davvero raggiungere il nocciolo del problema – che il viaggio degli esploratori si fa paradigmatico tanto da poter affermare che si partecipa tutti di una medesima esperienza come se i poeti e gli esploratori, i lettori e i discepoli attraversino terre deserte dove una presenza estranea, ancorché

impossibile, si manifesti e dove nel loro andare ne percepiscano la presenza, senza raggiungere una conoscenza perfetta.

Ai miei compagni
che caddero nella bianca battaglia
al Sud e sui
rossi campi di Francia
o delle Fiandre



Mappa del mare di Weddell, con il percorso della spedizione di Shackleton.

Prologo

Dopo la conquista del polo Sud, nella quale Amundsen aveva preceduto di pochi giorni la spedizione britannica diretta da Scott, all'esplorazione antartica non restava che un unico grandioso progetto: la traversata del continente da un mare all'altro.

Di ritorno dalla spedizione appoggiata alla baleniera *Nimrod* nel corso della quale, giunti a novantasette miglia dalla meta, ma stremati dalle avverse condizioni, avevamo dovuto rinunciare al nostro proposito di innalzare la bandiera britannica al polo Sud, la traversata del continente si affacciò alla mia mente nella piena convinzione che Amundsen o Scott avrebbero raggiunto il polo Sud seguendo il nostro percorso o un itinerario a esso parallelo. Alla notizia del successo norvegese avviai dunque la preparazione di un'ultima grande impresa, per portare una spedizione britannica a realizzare la prima traversata dell'Antartide.

Il progetto è fallito, ma la storia della nostra impresa è riportata in questo libro, e ritengo che, pur dovendo documentare il chiaro insuccesso del nostro tentativo, ci siano pagine in cui si parla di avventure al limite

della sopravvivenza, di giornate estenuanti, di notti solitarie, di esperienze irripetibili e soprattutto dell'inflessibile determinazione, dell'estrema lealtà, del generoso spirito di sacrificio dei miei uomini. Tutto questo, anche in questi giorni che ci hanno resi testimoni dei sacrifici delle nazioni e dell'estremo coraggio dei singoli individui, non lascerà indifferenti e forse sarà meglio compreso da quanti, tornando ora felicemente dal rosso orrore della guerra e dalle tensioni e dal logorio degli ultimi cinque anni, potranno leggere il racconto della 'bianca guerra' del Sud. Le lotte, le delusioni, la tenacia di questa piccola squadra britannica, sequestrata per quasi due anni nell'abbraccio dei ghiacci polari, intenta a realizzare gli obiettivi previsti e completamente all'oscuro della crisi che il mondo stava attraversando, costituiscono un capitolo unico nella storia dell'esplorazione antartica.

Molti documenti riguardanti l'organizzazione e la preparazione della nostra spedizione sono andati perduti con l'*Endurance* e nelle disavventure dell'*Aurora*. Non avevo comunque intenzione di addentrarmi nei dettagli sulla preparazione, sulla raccolta dei materiali e su altri aspetti importanti, ma di scarso interesse generale per il lettore, tanto più che, dall'inizio di questo secolo, quasi tutti i libri sulle spedizioni antartiche si sono largamente occupati di tali aspetti. Mi limiterò dunque a delineare i principi e l'organizzazione della spedizione, affidandomi al programma che avevo a suo tempo preparato per attirare l'interesse del pubblico sul progetto.

La squadra transcontinentale

La prima traversata dell'Antartide da un mare all'altro passando per il polo, oltre al suo interesse nella storia delle esplorazioni, ha un indiscutibile valore scientifico.

L'itinerario, con una lunghezza totale di circa milleottocento miglia, partirà dal mare di Weddell e nella sua prima metà condurrà al polo attraversando terre sconosciute. Ogni suo passo segnerà un progresso per la geografia. Si potrà chiarire se la grande catena montuosa Victoria, il cui percorso è stato tracciato dal mare di Ross fino al polo, continua oltre, completando il collegamento del continente con le Ande del Sud America

(fatta eccezione per l'interruzione oceanica), e se il grande altipiano che circonda il polo digrada progressivamente verso il mare di Weddell.

Le sistematiche rilevazioni magnetiche eseguite nel corso della marcia e, in particolare, quelle sull'inclinazione dell'ago della bussola in prossimità del polo magnetico, integreranno le attuali conoscenze pratiche sul magnetismo. La continua registrazione delle condizioni atmosferiche potrà contribuire a chiarire diverse questioni legate alla meteorologia.

Di sicuro interesse saranno infine i dati sulle formazioni di ghiaccio e sulla composizione delle rocce raccolti dagli esperti di glaciologia e di geologia.

Lavoro scientifico di altre squadre

Mentre la squadra transcontinentale affronterà sotto la bandiera britannica la più importante spedizione polare finora intrapresa, altre squadre si dedicheranno a ricerche scientifiche.

Dalla base sul mare di Weddell partiranno due squadre su slitte, una delle quali si dirigerà a ovest verso la Terra di Graham per raccogliere campioni geologici e per accertare se vi siano in quella regione montagne collegate a quelle che esistono sull'altro versante del polo.

La seconda squadra marcerà con obiettivi analoghi verso la Terra di Enderby, mentre una terza, acquartierata alla base, si occuperà di meteorologia e di studi sulla fauna terrestre e marina.

Sull'altro versante, dalla base del mare di Ross una squadra si spingerà verso sud per attendere l'arrivo della squadra transcontinentale, possibilmente al punto più alto del ghiacciaio di Beardmore in prossimità del monte di Buckley, dove furono scoperte le prime tracce di carbone dell'Antartide, una regione di grande interesse geologico perché sembra documentare con le sue rocce molto della storia del continente.

Entrambe le navi della spedizione saranno attrezzate per dragare e scandagliare il fondo marino. La nave del mare di Weddell tenterà di tracciare la linea costiera ignota della Terra di Graham consentendo agli studiosi a bordo di raccogliere dati di indubbia importanza.

Le diverse squadre di terra e gli equipaggi delle due navi svolgeranno dunque un'attività di esplorazione geografica e di ricerca scientifica di un'entità e su un'area finora mai previste per una spedizione polare.

Questo sarà il primo tentativo di utilizzare il mare di Weddell come base esplorativa: le varie squadre potranno scoprire vaste estensioni di terre sconosciute. Va sottolineato che questo lavoro viene condotto sotto l'insegna della bandiera britannica, dato che tutta l'area che si estende a sud in direzione del polo è territorio britannico. Nel luglio del 1908 un'ordinanza del guardasigilli poneva sotto la giurisdizione del governatore delle isole Falkland anche la Terra di Graham che delimita a ovest il mare di Weddell; un altro paragrafo dello stesso decreto definiva territorio britannico l'area a sud del cinquantesimo parallelo meridionale compresa fra i 20° e gli 80° di latitudine Ovest. Quest'area include la zona in cui è destinata a operare la nostra spedizione, come si può verificare con l'uso di una mappa.

Traversata del continente

Nell'ottobre del 1914 la nave destinata al mare di Weddell salperà da Buenos Aires con tutti i componenti della spedizione destinati a operare da quella base, con l'obiettivo di attraccare in dicembre a una latitudine di 78° Sud.

Se questo obiettivo verrà raggiunto la squadra transcontinentale darà immediatamente avvio al tentativo di marciare per milleottocento miglia attraverso il polo, raggiungendo la base del mare di Ross entro cinque mesi. Nel caso di un attracco più tardivo, la squadra installerà i quartieri d'inverno, predisponendo nell'autunno e nella primavera successivi alcuni depositi lungo il futuro itinerario, per affrontare la traversata al più presto possibile nel 1915.

La squadra transcontinentale, composta da sei uomini e guidata da Sir Ernest Shackleton, utilizzerà cento cani da slitta e due slitte a motore. L'equipaggiamento comprenderà quanto di meglio è suggerito dall'esperienza del capospedizione e dei suoi esperti. La squadra, una volta

raggiunta la zona del polo dopo avere percorso ottocento miglia in territorio ignoto, volgerà a nord verso la testa del ghiacciaio di Beardmore, dove si spera potrà unirsi alla squadra sopraggiunta dal mare di Ross. Così riunite, le due squadre punteranno verso la base del mare di Ross, dove si trovano i quartieri invernali delle precedenti spedizioni.

In totale verranno sbarcati dall'*Endurance* sul mare di Weddell quattordici uomini. Di questi, sei saranno destinati alla marcia transcontinentale, tre andranno a ovest e tre a est, mentre due rimarranno alla base dedicandosi al lavoro già sopra accennato.

L'*Aurora* sbarcherà sei uomini presso la base del mare di Ross, con l'incarico di allestire alcuni depositi lungo l'itinerario che sarà seguito dalla squadra transcontinentale. Essi marceranno verso sud per assistere questa squadra e per dedicarsi agli studi già sopra delineati.

Se, come si spera, la squadra transcontinentale riuscirà a realizzare la traversata nella prima stagione, potrà rientrare nel mondo civile nell'aprile del 1915. Le altre sezioni della spedizione la seguiranno nell'aprile del 1916.

Le navi della spedizione

Delle due navi scelte per la spedizione, l'*Endurance* trasporterà la squadra transcontinentale nel mare di Weddell, esplorando successivamente la linea costiera ancora sconosciuta. Si tratta di una nuova nave specificamente progettata sotto la supervisione di un comitato di esploratori polari per la navigazione nei mari glaciali. È stata costruita a Sandefjord da Christensen, famoso costruttore norvegese di navi per la caccia alle foche. Attrezzata a goletta, l'*Endurance* è dotata di una macchina a vapore a tripla espansione che le consente di raggiungere una velocità di nove-dieci nodi. Può portare un carico di carbone e di olio combustibile che le consente di tenere a lungo il mare. Ha una stazza di circa trecentocinquanta tonnellate ed è costruita con legno scelto di pino, di quercia e di beberu.[1] La nave è costata quattordicimila sterline.

Abbiamo acquistato dal dottor Mawson l'*Aurora*, destinata a trasportare la squadra del mare di Ross. In tutto simile alla *Terra Nova*

dell'ultima spedizione del capitano Scott, l'*Aurora* ha subito numerose modifiche richieste dall'autorità governativa australiana per renderla adatta alla spedizione del dottor Mawson. Al momento si trova a Hobart in Tasmania, dove a ottobre s'imbarcherà la squadra del mare di Ross.

***

Ho iniziato i preparativi a metà del 1913 senza darne pubblicamente notizia fino al 13 gennaio 1914. Il lavoro preliminare cui mi dedicai nella seconda metà del 1913 era infatti un pesante e faticoso impegno di scarso interesse per il pubblico, ma essenziale per una spedizione che si proponeva di collocare due navi agli opposti confini del continente e di affrontare una marcia di milleottocento miglia, destinata a svolgersi per la prima metà su un terreno del tutto sconosciuto.

Il primo gennaio del 1914, avendo ricevuto l'assicurazione di un sostegno finanziario sufficiente a garantire il varo della spedizione, ne diedi notizia al pubblico.

In risposta a questo primo annuncio fui sommerso da un'ondata di circa cinquemila domande di partecipazione provenienti dalle più disparate classi sociali; fra queste selezionai cinquantasei uomini.

Nel mese di marzo, con grande disappunto e preoccupazione vennero a mancarmi gli aiuti finanziari promessi, privandomi dei fondi con cui avrei dovuto onorare sia i contratti stipulati per l'acquisto della nave sia gli impegni assunti con i partecipanti. Avviai immediatamente una campagna per richiedere aiuti, incontrando vasti e generosi consensi. Non posso qui elencare i nomi di chi rispose alle mie richieste ma, mentre approfitto di questa occasione per ringraziare quanti, anche da paesi lontani come la Cina, il Giappone, la Nuova Zelanda e l'Australia, mi hanno fatto giungere il loro aiuto, devo ricordare la generosa donazione di ventiquattromila sterline del compianto Sir James Caird e quella di diecimila sterline del governo britannico. Devo anche ringraziare il signor Dudley Docker, che mi consentì di completare l'acquisto dell'*Endurance*, e la signorina Elizabeth Dawson Lambton che, fin dal 1901, è stata una fedele sostenitrice dell'esplorazione antartica, dandoci anche in quest'occasione il

suo generoso contributo. La Royal Geographical Society ci ha donato mille sterline; un ultimo ma non per questo meno sentito ringraziamento voglio infine rivolgere alla signora Janet Stancomb Wills alla cui generosità è dovuto l'equipaggiamento dell'*Endurance* (con particolare riguardo alle scialuppe che risultarono strumento prezioso per la nostra salvezza); il suo aiuto non solo ci giunse fin dagli inizi, ma ci sostenne anche nei giorni oscuri in cui eravamo in ritardo sui pagamenti e dovevamo fronteggiare le esigenze dei partecipanti alla spedizione.

Per ringraziare quanti lo hanno sostenuto, all'esploratore è concesso un unico compenso e un unico privilegio: quello di assegnare alle nuove terre scoperte il nome di chi ha permesso di realizzare la spedizione.

L'emergenza della guerra ha ritardato a lungo la pubblicazione del libro; le carte dettagliate dei luoghi esplorati verranno pubblicate insieme alle monografie scientifiche. Ma resta a me l'onore di assegnare alle nuove terre, accanto ai nomi che ho sopra menzionato, anche quello di altri generosi finanziatori della spedizione. Ho dato alle duecento miglia della nuova costa del mare di Weddell il nome di costa di Caird; alle tre scialuppe con cui riuscimmo a sottrarci alla stretta dei ghiacci il nome di tre importanti benefattori: *James Caird*, *Stancomb Wills* e *Dudley Docker*. Le due ultime, sotto il cui riparo ventidue dei miei compagni trascinarono una durissima esistenza per quattro mesi e mezzo, si trovano ancora sulla desolata lingua sabbiosa dell'isola Elephant.

La *James Caird* si trova ora a Liverpool, dove è stata riportata dalla Georgia del Sud dopo il suo avventuroso viaggio attraverso l'Oceano Subantartico.

Gran parte delle scuole pubbliche inglesi e scozzesi hanno contribuito all'acquisto dei cani: le ho ricordate dando il loro nome a molti di essi. Ma, insieme a queste donazioni, devo ancora ricordare la collaborazione di molte altre persone.

Con il procedere dell'organizzazione e dell'equipaggiamento comprai l'*Aurora* da Sir Douglas Mawson e ottenni che Mackintosh andasse in Australia per prendersene cura; inviai in quella sede le slitte, l'equipaggiamento e gran parte delle provviste necessarie ma mi affidai anche all'amicizia dell'Australia e della Nuova Zelanda per il carbone e per altri materiali, ben ricordando l'aiuto con cui questi due paesi avevano

sostenuto l'esplorazione di quello che potrebbe considerarsi il loro entroterra.

Verso la fine di luglio, quando tutto sembrava ormai essere a buon punto, nel cielo d'Europa andavano addensandosi molte nuvole nere.

Avevo dato disposizione che *l'Endurance* si spostasse a Cowes per essere ispezionata da Sua Maestà nel lunedì della settimana di Cowes. Ma il venerdì precedente un messaggio m'informò che il re non sarebbe potuto essere presente. I lettori ricorderanno quanto rapidamente si materializzò la minaccia della guerra. Insieme ai miei compagni ero pienamente cosciente dei pericoli che minacciavano la pace nel mondo.

Salpammo da Londra venerdì primo agosto 1914 e rimanemmo al largo di Southend per tutto il sabato. Nel pomeriggio della domenica, sempre più preoccupato dalle voci che andavano diffondendosi, portai la nave al largo di Margate; il giorno successivo, sceso a terra, lessi sul giornale del mattino l'ordine di mobilitazione generale.

Tornato a bordo radunai l'intero equipaggio, proponendo di telegrafare all'ammiragliato dichiarandoci disposti a offrire al paese, in caso di guerra, le nostre navi, le nostre provviste e, se tutti fossero stati d'accordo, il nostro personale servizio. Unica nostra richiesta sarebbe stata che, nel caso fosse stata dichiarata la guerra, la spedizione venisse considerata come un'unità singola, in modo da mantenerne l'omogeneità. Il nostro gruppo comprendeva infatti uomini sufficientemente addestrati per formare l'equipaggio di un cacciatorpediniere. Nello spazio di un'ora mi giunse un laconico telegramma dall'ammiragliato con la risposta "procedete". Due ore dopo un più lungo telegramma di Winston Churchill ci ringraziava aggiungendo che il governo desiderava veder procedere una spedizione che godeva del largo appoggio di società scientifiche e geografiche.

Obbedendo a queste istruzioni, l'*Endurance* veleggiò verso Plymouth e il martedì fui convocato dal re per la consegna della bandiera nazionale britannica affidata alla spedizione. A mezzanotte di quel giorno scoppiò la guerra e il sabato successivo, 8 agosto, seguendo gli ordini dell'ammiragliato, l'*Endurance* salpò da Plymouth. Riferisco questi particolari in risposta alle critiche circolate che accusavano la spedizione di avere abbandonato il paese: devo qui sottolineare che la preparazione della spedizione durava ormai da più di un anno e che erano state impegnate

ingenti somme di denaro. Ci eravamo dichiarati disposti a fermare la spedizione senza nemmeno avere consultato chi ci aveva donato queste somme e nemmeno l'ultimo dei nostri pensieri ci faceva prevedere che la guerra sarebbe durata cinque anni, coinvolgendo il mondo intero. Del resto la spedizione non si proponeva di fare una pacifica crociera nelle isole dei mari del Sud, ma di affrontare un lavoro pericoloso, difficile ed estenuante che non di rado aveva imposto la perdita di vite umane. Infine, dopo il ritorno in patria, tutti i componenti della spedizione usciti incolumi dai pericoli dell'Antartide presero posto nei più vasti campi di battaglia, spesso pagando la loro generosità con il prezzo della vita.

Dopo un viaggio privo di eventi fino a Buenos Aires, salpammo da questo porto il 26 ottobre diretti verso la Georgia del Sud, l'avamposto più meridionale dell'Impero britannico. Qui rimanemmo impegnati per un mese nei preparativi finali. A Buenos Aires avevamo avuto le ultime notizie della guerra. In quel momento il rullo compressore russo stava avanzando ed era opinione prevalente che la guerra sarebbe finita in sei mesi. Così partimmo con il rammarico di non poter dare il nostro contributo, ma anche convinti di partecipare a una vigorosa impresa volta a dare credito al nostro paese.

Devo a questo punto ringraziare, insieme alle singole persone e alle società private, il governo del Dominion della Nuova Zelanda e quello della Federazione degli Stati australiani per l'aiuto fornito all'avvio della spedizione destinata al mare di Ross. Alla popolazione e al governo del Dominion della Nuova Zelanda esprimo ancora la mia gratitudine per il continuo, insostituibile aiuto prestato nei giorni oscuri che hanno preceduto il recupero della squadra del mare di Ross.

Nei confronti del signor James Allen, primo ministro, dello scomparso signor McNab, ministro della Marina, dei signori Leonard Tripp, Mabin, Tongood e di molti altri ho assunto un debito di gratitudine che non potrà mai essere ripagato.

È giunto ora il momento di ringraziare il governo dell'Uruguay per aver generosamente concesso l'uso del motopeschereccio *Instituto de Pesca* nel secondo tentativo di salvataggio dei miei uomini sull'isola Elephant.

Va infine riconosciuto al governo del Cile il merito di aver direttamente assunto la responsabilità del salvataggio dei miei compagni. Questa Repubblica del Sud America fu instancabile nello sforzo di portare felicemente a termine il salvataggio e a essa va la gratitudine di tutta la

squadra. Devo in particolare sottolineare l'amichevole disponibilità dell'ammiraglio Muñoz Hurtado, capo della Marina, e del capitano Luis Pardo, comandante dello *Yelcho*, nell'ultimo fortunato atto della nostra avventura.

Sir Daniel Gooch ci accompagnò fino alla Georgia del Sud. Lo devo ringraziare per la collaborazione nella gestione dei cani; a tutti noi è spiaciuto rinunciare alla sua cordiale compagnia quando salpammo per il Sud.

[1] *Nectandra rodioei*. Albero della Guyana il cui legno duro ed elastico veniva impiegato nel rivestimento esterno delle navi destinate a navigare fra i ghiacci. [Tutte le note sono del traduttore].

Frank Wild, Ernest Shackleton, Eric Marshall e Jameson Adams, di ritorno a bordo della Nimrod dopo i 2.736 chilometri del Farthest South del 1909.

Capitolo primo. Nel mare di Weddell

Avevo deciso di lasciare la Georgia del Sud intorno al 5 dicembre e, negli intervalli fra i preparativi finali, avevo riesaminato i piani del nostro viaggio verso i quartieri invernali. Che benvenuto ci avrebbe preparato il mare di Weddell? I comandanti delle baleniere della Georgia del Sud mi avevano generosamente messo al corrente delle condizioni delle acque nelle quali operavano e, pur confermando le informazioni già da me acquisite sull'estrema severità delle condizioni dei ghiacci in questo settore dell'Antartide, seppero darmi consigli sui quali riflettere.

Mi limito a ricordare alcune considerazioni di cui ho dovuto tener conto in quei giorni e nelle settimane successive. Sapevo che il ghiaccio si era largamente esteso a nord in quella stagione e, seguendo i consigli dei comandanti delle baleniere, avevo deciso di fare rotta verso le isole Sandwich Australi; superate le Thule del Sud avrei cercato di proseguire verso est avvicinandomi il più possibile al quindicesimo meridiano Ovest prima di puntare al sud. I balenieri avevano sottolineato la difficoltà di attraversare i ghiacci in vicinanza delle Sandwich Australi, dove avevano

spesso avvistato anche in piena estate banchi di ghiaccio galleggianti. A loro avviso la spedizione avrebbe dovuto aprirsi la strada verso il mare di Weddell attraverso una banchisa compatta nel periodo più favorevole, fra la fine di febbraio e i primi di marzo. I balenieri erano perfettamente al corrente delle condizioni del mare attorno alle Sandwich Australi, che avevano frequentemente circumnavigato. Le loro previsioni mi convinsero a caricare in coperta un'ulteriore riserva di carbone: se avessimo dovuto forzarci la strada verso la Terra di Coats, il carico di carbone che la nave era in grado di trasportare sarebbe stato necessario fino all'ultima tonnellata.

Speravo che, seguendo la rotta verso est fino al quindicesimo meridiano Ovest, saremmo riusciti a raggiungere la Terra di Coats in corrispondenza della baia di Vahsel dove Filchner tentò di sbarcare nel 1912. Due erano le mie preoccupazioni. Per diverse ragioni desideravo che l'*Endurance* svernasse nel mare di Weddell, ma temevo di non riuscire a trovare un rifugio adeguato: in tal caso la nave sarebbe dovuta tornare nella Georgia del Sud per passarvi l'inverno. A causa della stagione ormai avanzata e delle probabili condizioni sfavorevoli dei ghiacci, non ritenevo più possibile attraversare il continente nella prima parte dell'estate. In previsione di dovere svernare con la nave sul ghiaccio, aggiungemmo al nostro equipaggiamento altri indumenti prelevati dai magazzini delle varie stazioni della Georgia del Sud.

Il secondo problema che mi preoccupava riguardava le dimensioni della squadra di terra. Se durante l'inverno la nave avesse dovuto andarsene o anche solo allontanarsi dai quartieri invernali, sarebbe stato preferibile lasciare a terra una piccola squadra ben selezionata di uomini dopo aver costruito la capanna e sbarcato i materiali. Questi uomini avrebbero sistemato i depositi trainando a spalla i materiali e avrebbero fatto brevi escursioni con i cani per allenarli alla lunga marcia della primavera successiva. La maggior parte degli scienziati sarebbe rimasta a bordo per svolgere il proprio lavoro in condizioni più favorevoli. Se necessario, avrebbe potuto fare brevi escursioni utilizzando come base l'*Endurance*. Il programma si fondava sulla temuta difficoltà di reperire una sede idonea per i quartieri invernali. Se fosse stato possibile stabilire sul continente una base sicura, avrei optato per il progetto originale, che prevedeva l'invio di una squadra al sud, di una a ovest oltre l'imboccatura del mare di Weddell,

verso la Terra di Graham, e della terza a est in direzione della Terra di Enderby.

Avevamo elaborato in dettaglio i dati sulle distanze, sulle tappe e sulle provviste necessarie. Le razioni per la marcia con le slitte erano state calcolate sulla base dell'esperienza pratica e delle acquisizioni scientifiche. I cani, dopo l'allenamento, sarebbero stati in grado di percorrere quindici-venti miglia al giorno trainando slitte ben cariche. A questo ritmo e in assenza di ostacoli imprevisti, la squadra transcontinentale avrebbe completato il percorso in centoventi giorni. Attendevamo con ansia il momento in cui avremmo iniziato la marcia, l'ultima grandiosa avventura nella storia dell'esplorazione antartica, ma la nostra impazienza era tenuta a freno dal pensiero degli ostacoli che ci si frapponevano. Tutto dipendeva dallo sbarco. Se avessimo potuto raggiungere la base di Filchner, non vi erano ragioni per escludere che una squadra di uomini ben addestrati potesse passarvi in sicurezza l'inverno; ma il mare di Weddell è notoriamente inospitale e sapevamo che ci avrebbe fronteggiato nel modo più duro. Le condizioni di questo mare sono sfavorevoli alla navigazione. I venti relativamente deboli agevolano la formazione di ghiaccio anche in estate e ne permettono l'accumulo in grandi masse che le correnti fanno scivolare lungo la costa verso est, formando un grande semicerchio che, volgendo a nord, riempie l'insenatura del mare di Weddell. Parte di questo ghiaccio percorre un cerchio pressoché completo e, nelle cattive stagioni, può raggiungere le isole Sandwich Australi. Forti correnti spingono le masse ghiacciate verso la costa e creano le più potenti onde di pressione riscontrabili nell'Antartide. Tali pressioni sono severe almeno quanto quelle esistenti nel congestionato bacino del polo Nord le cui condizioni, a mio parere, potrebbero anche risultare più favorevoli. Tutte queste considerazioni si sommavano ai nostri primi problemi: l'attraversamento del pack e la ricerca di un attracco sicuro sulla costa continentale.

Arrivò il giorno della partenza. Diedi l'ordine di levare l'ancora alle otto e tre quarti del 5 dicembre 1914 e l'argano, con il suo rumore metallico, ruppe il nostro ultimo legame con il mondo civile. Il mattino opaco e nuvoloso era accompagnato da raffiche intermittenti di neve e di nevischio, ma i cuori a bordo dell'*Endurance* erano leggeri. Erano finiti i lunghi preparativi e si aprivano le porte dell'avventura.

Avevamo sperato che qualche battello a vapore giungesse da nord prima della nostra partenza portandoci notizie della guerra e, forse, qualche lettera da casa. La sera del 4 dicembre era arrivata una nave ma non ci aveva portato lettere e nemmeno una delle notizie che avremmo voluto ricevere. Il capitano e l'equipaggio erano decisamente filotedeschi e le notizie che avevano da darci erano solo un deludente resoconto dei rovesci britannici e francesi. Un anno e mezzo più tardi avremmo saputo che il vapore *Harpon*, che assicura i collegamenti con la stazione di Grytviken, era arrivato con la posta per noi non più di due ore dopo la partenza dell'*Endurance*.

Volta la prua al sud, l'*Endurance* affrontò bene l'onda lunga di sud ovest. Dopo la pioggia sottile del mattino, il tempo migliorò, così da permetterci di vedere la costa della Georgia del Sud mentre procedevamo a vela e a vapore in direzione sud ovest. La rotta si teneva al largo dell'isola e dirigeva a sud delle Thule del Sud, nell'arcipelago delle Sandwich. Nel corso della giornata il vento rinfrescò. Tutta la velatura quadrata venne issata terzarolando quella di trinchetto per assicurare una buona visibilità anteriore: volevamo evitare il rischio di una collisione con un *growler*, uno di quei pericolosi blocchi di ghiaccio che galleggiano semisommersi sulla superficie dell'acqua. Con il mare di tre quarti la nave era stabile ma non aveva la medesima agilità e precisione con cui si era comportata alla partenza dall'Inghilterra quattro mesi prima. A Grytviken avevamo fatto un carico supplementare di carbone che era accumulato sul ponte e ostacolava di molto i movimenti. Fra il cassero di poppa e la sala nautica il carpentiere aveva dovuto costruire un secondo ponte. Per i cani avevamo anche preso a bordo una tonnellata di carne di balena i cui grossi pezzi erano stati appesi al sartiame, lontani dai denti ma non dalla vista dei cani, che ad ogni rollio o beccheggio li fissavano con occhi selvaggi in attesa di una loro provvidenziale caduta.

Ero pienamente soddisfatto dei cani; li avevamo sistemati negli spazi della nave ritenuti più confortevoli. Le loro condizioni erano eccellenti ed ero certo che la spedizione disponesse di buone energie di traino. Erano animali grossi e robusti, scelti per la loro forza e la loro resistenza: se fossero stati disposti a tirare le slitte con lo stesso entusiasmo che mostravano nell'azzuffarsi fra loro, tutto sarebbe andato per il meglio. Gli uomini incaricati di accudirli ne erano entusiasti e il loro impegno nello

studiarne il carattere e le abitudini garantiva che i cani sarebbero stati trattati con cura e avrebbero svolto un buon lavoro.

Il 6 dicembre l'*Endurance* proseguì con successo la rotta verso sud. La brezza di nord era rinfrescata nella notte e aveva portato mare grosso a poppa. Con tempo nebbioso incontrammo due iceberg, diversi *growler* e molti blocchi di ghiaccio. Gli ufficiali e l'equipaggio andavano abituandosi alla routine. Attorno alla nave non mancavano i segni di vita: il volo delle procellarie del capo, dei prioni, delle sterne, dei *mollymawk*, delle rondini di mare, delle ossifraghe, degli albatros fuligginosi e di quelli urlatori. La rotta prevedeva il passaggio fra l'isola di Saunders e il vulcano delle Candlemas. Il 7 dicembre ci portò il primo ostacolo. Alle sei il mare, che aveva un colore verde, passò improvvisamente a un indaco profondo. La nave si comportava bene nel mare agitato mentre alcuni uomini del gruppo scientifico stavano trasferendo nella stiva il carbone accumulato sul ponte. Avvistammo l'isola di Saunders e il vulcano delle Candlemas nel primo pomeriggio; l'*Endurance* passò fra le due terre alle diciotto. Secondo i rilievi di Worsley l'isola si trova circa tre miglia a est e cinque miglia a nord rispetto alla posizione segnata sulle carte. A ovest delle isole galleggiava un gran numero di iceberg, in prevalenza di forma tabulare, di colore giallo con incrostazioni di diatomee. Uno di questi aveva sulle pareti larghe chiazze di terriccio di colore rosso bruno. Sotto la minacciosa presenza di tutti questi iceberg, una volta superate le isole, ci imbattemmo in un fiume di ghiaccio.[1] Tutte le vele vennero ammainate e procedemmo lentamente a vapore. Due ore più tardi, quindici miglia a nord est dell'isola di Saunders, l'*Endurance* si trovò a fronteggiare una cintura di pack larga circa mezzo miglio ed estesa da nord a sud. Al di là il mare era libero, ma l'onda lunga da sud ovest rendeva impenetrabile il pack. Eravamo sconcertati: a mezzogiorno ci trovavamo a una latitudine di 57° 26' Sud e non mi sarei mai aspettato di trovare il pack tanto a nord, benché i balenieri avessero parlato di ghiaccio in prossimità delle Thule del Sud.

La situazione peggiorò nel corso della notte. Ci eravamo addentrati nel pack nel tentativo di raggiungere le acque libere dall'altra parte, ma finimmo per trovarci in un tratto di mare che andava restringendosi sempre più. Mentre il ghiaccio, spinto dall'onda lunga, si sgretolava contro i fianchi della nave, io ero ansiosamente teso a raccogliere ogni indizio di cambio del vento in direzione est, che ci avrebbe spinto verso terra. Impegnato a

scansare il pack, rimasi per tutta la notte sul ponte insieme a Worsley. Alle tre del mattino ci spostammo verso sud, approfittando dell'apertura di alcuni canali, ma incontrammo un disordinato ammasso di ghiacci chiaramente vecchi, che portavano i segni delle intense forze di pressione cui erano stati sottoposti. Dopo esserci spinti a vapore in direzione nord ovest, avvistammo a nord est il mare aperto. Puntammo la prua dell'*Endurance* verso quest'apertura e, a tutto vapore, riuscimmo a liberarci dai ghiacci. Virammo quindi a est nella speranza di trovare un ghiaccio meno minaccioso e, cinque ore dopo, una volta superato il pack con qualche diversione, riprendemmo la navigazione a vela. Questa prima battaglia con il pack ci apparve in un certo senso eccitante. Blocchi di ghiaccio e iceberg di tutte le dimensioni si rizzavano e cozzavano fra loro sulla pesante onda lunga di sud ovest. Malgrado tutta la nostra attenzione, la ruota di prua dell'*Endurance* urtò diversi estesi banchi di ghiaccio, ma il tempestivo arresto delle macchine evitò ogni danno. Lo scenario e i rumori di quella giornata erano straordinari. Le onde cozzavano contro i fianchi di enormi iceberg, risalendone le pendici ghiacciate fino alla cima. La scena era completata dall'isola di Saunders, che si affacciava a sud con le sue pareti rocciose fra i turbini di nebbia da cui era avvolta quasi sempre; dal cupo suono del mare che si insinuava nelle caverne di ghiaccio; dal sibilante infrangersi dell'onda lunga sul pack frammentato e dall'elegante e ondeggiante inclinarsi del pack interno per effetto dell'onda che si frangeva, con uno slancio attenuato dalle masse di ghiaccio sopravento.

Sotto una leggera brezza di sud ovest contornammo a nord il pack con buona visibilità, sotto un cielo nuvoloso e fra numerosi iceberg. La mattina del 9 dicembre la brezza volse a est portando nebbia e neve; alle sedici e trenta, in latitudine 58° 27' Sud e longitudine 22° 08' Ovest incontrammo i bordi di un pack denso. Era formato da ghiaccio di un anno, inframmezzato a pack più vecchio coperto da neve abbondante, e si estendeva da ovest-sud ovest a est-nord est. Entrammo nel pack alle diciassette ma, non riuscendo a procedere, ne uscimmo alle diciannove e quaranta. Quindi dirigemmo a est-nord est e per il resto della notte costeggiammo il pack. Durante il giorno avevamo avvistato pinguini di Adelia e pinguini imperatore, diverse megattere e balenottere. A ovest il ghiaccio si rifletteva sulle nuvole nel cielo, indicando la presenza del pack. Dopo averlo costeggiato, dirigemmo a sud in direzione 40° Est e a

mezzogiorno del 10 raggiungemmo i 58° 28’ Sud e i 20° 28’ Ovest. I nostri rilievi indicavano una declinazione della bussola inferiore di un grado e mezzo rispetto a quella indicata dalle carte. Mantenni l’*Endurance* sulla rotta fino a mezzanotte, quando incontrammo ghiacci liberi dispersi a circa novanta miglia a sud est della nostra posizione di mezzogiorno. I ghiacci segnavano i bordi del pack e la nostra avanzata rallentò. Con onda lunga da est e con leggera brezza da nord, le condizioni del tempo e della visibilità erano buone. Al di là del pack gli iceberg erano numerosi.

L’*Endurance* proseguì a vapore fra i ghiacci liberi e dispersi fino alle otto del mattino; alle undici entrammo nel pack a 59° 46’ Sud e a 18° 22’ Ovest. Avremmo potuto ancora procedere verso est, ma in quella direzione il pack si estendeva a perdita d’occhio e il tentativo di circumnavigarlo ci avrebbe spinto molto a nord. Non volevo perdere il vantaggio guadagnato nella nostra rotta verso sud. Le miglia che avremmo dovuto aggiungere alla rotta avrebbero avuto scarso peso per una nave capace di portare un carico di carbone superiore a quello dell’*Endurance*, ma questo sarebbe stato per noi un inutile sacrificio. In quel momento il pack era poco compatto e non offriva grandi ostacoli. Con la vela di trinchetto alzata per sfruttare la brezza di nord, la nave entrava di tanto in tanto in contatto con il ghiaccio ricevendo anche urti violenti; in una o due occasioni la nave andò dritta contro i blocchi di ghiaccio, dove comunque si arrestò senza danni. Dovevamo soprattutto evitare danni all’elica e al timone; di fronte a un’inevitabile collisione, l’ufficiale di turno dava alle macchine il segnale “adagio” o “a mezza velocità” e governava in modo da imprimere un colpo di striscio al banco di ghiaccio, allontanandolo dall’elica per poter quindi riprendere l’avanzata. Durante l’attraversamento del pack, Worsley, Wild e io, insieme a uno dei tre ufficiali, ci alternavamo in tre turni di guardia in modo da avere sempre due ufficiali in coperta. Il carpentiere aveva sistemato sul ponte un indicatore di legno alto due metri, con cui l’ufficiale di navigazione segnalava al marinaio o allo scienziato che era al timone la direzione e l’entità del cambio di rotta, risparmiando tempo ed evitando la fatica di gridare i comandi. Avanzammo attraverso il pack compatto per tutto il giorno senza vedere dalla coffa i segni di un possibile miglioramento delle condizioni. Avvistammo una foca di Weddell e una foca cancrivora, ma rinunciammo ad approvvigionarci di carne fresca. Dovevamo procedere verso il nostro obiettivo senza ritardi: c’era ragione di

temere che non ci sarebbe mancato il tempo libero nei giorni a venire, se le condizioni dei ghiacci fossero ulteriormente peggiorate.

La mattina del 12 dicembre avanzavamo ancora nel pack poco addensato che tuttavia, nel corso della giornata, andava compattandosi in diverse zone. Il cielo era nuvoloso e cadeva una neve sottile. Avevo fatto alzare tutte le vele quadre approfittando della brezza di nord, ma dovetti farle ammainare cinque ore più tardi quando il vento girò a ovest. A mezzogiorno la nostra posizione era a 60° 26' Sud e a 17° 58' Ovest; in ventiquattro ore avevamo percorso trentatré miglia. Il ghiaccio era sempre più addensato e dovevamo avanzare lungo canali angusti e varchi occasionali, spesso sfiorando i ghiacci che sporgevano da entrambi i lati. Eravamo attorniati da procellarie bianche, da procellarie dell'Antartide, da rondini di mare dal dorso bianco e da pinguini di Adelia. Il passaggio della nave metteva in evidente agitazione i piccoli e curiosi pinguini, con effetti esilaranti sui miei compagni a bordo. Spesso ripetevamo ridendo che tutti i pinguini di Adelia presenti sul ghiaccio dovevano conoscere Clark se, quando era al timone, rincorrevano la nave con tutta la velocità consentita dalle loro zampe gridando "Clark Clark!", mostrando una rabbiosa indignazione perché lui non li aspettava e neanche gli rispondeva.

[1] *Stream ice*. Aree dei mari polari nelle quali i ghiacci galleggianti si muovono più rapidamente di quelli delle aree che le fiancheggiano. Se ne è prospettata la connessione con fenomeni sismici.

L’Endurance attraversa il pack in formazione.

Verso sera trovammo numerosi canali navigabili verso sud e continuammo in questa direzione durante la notte e per tutto il giorno seguente. Il pack si estendeva a perdita d'occhio in tutte le direzioni. Secondo i rilievi di mezzogiorno avevamo percorso cinquantaquattro miglia nelle ventiquattro ore, un risultato soddisfacente in quelle condizioni. Wilson abbatté una giovane foca di Ross; noi accostammo e Hudson saltò sul ghiaccio, legò la foca con una cima e fu tratto a bordo con la preda, lunga un metro e quaranta e pesante circa quaranta chili. Era un giovane maschio; la sua carne era appetitosa ma, senza il grasso, bastò per un solo pasto abbondante dei ventotto uomini dell'equipaggio, con pochi avanzi per la colazione e per il tè. Lo stomaco dell'animale conteneva anfipodi di un paio di centimetri, analoghi a quelli che si trovano nelle balene a Grytviken.

Le condizioni peggiorarono il 14 dicembre: l'atmosfera era fosca con occasionali nevicate e pochi iceberg in vista; il pack, più addensato rispetto ai giorni precedenti, era composto da ghiaccio recente misto a ghiaccio vecchio e rallentava il nostro percorso. Di primo mattino l'elica subì diversi urti senza danni. Sotto l'asta di fiocco allestimmo una piattaforma per consentire a Hurley di filmare l'avanzata della nave fra i ghiacci. Nel ghiaccio recente l'*Endurance* riusciva ad aprirsi la strada senza difficoltà. L'ostacolo più serio era piuttosto rappresentato dal ghiaccio vecchio, che ci imponeva di governare con grande attenzione. Ma non era sempre possibile evitare l'urto contro un banco che, per il suo spessore, non poteva essere frantumato e spinto a lato. Nel pomeriggio la brezza di sud rinforzò a vento forte di sud ovest e alle venti ci mettemmo in panna con la prua contro un banco di ghiaccio, dal momento che non era possibile procedere senza rischiare seri danni al timone o all'elica. Mi resi conto che, pur essendo avanzati a vapore attraverso il pack per tre giorni, continuavamo a subire gli effetti dell'onda lunga di nord ovest, che teneva il ghiaccio in continuo movimento, rendendo ancora più difficile la navigazione.

Durante le ventiquattro ore seguenti tenemmo l'*Endurance* accostata al banco di ghiaccio, fino al momento in cui la forza del vento diminuì. Il pack si estendeva in tutte le direzioni fino all'orizzonte ed era interrotto da molti canali stretti. Gli iceberg erano numerosi e sembravano attraversare il pack verso sud ovest per effetto della corrente; probabilmente anche il pack andava spostandosi con il vento verso nord est. Una rete

gettata da Clark per raccogliere campioni marini venne presa dalla corrente a due metri e mezzo di profondità e trascinata verso sud ovest a impigliarsi nell'elica. La rete andò persa insieme a due pesi di zavorra e a una cima. Dieci iceberg attraversarono verso sud il pack nelle ventiquattro ore. A mezzogiorno la nostra posizione era a 61° 31' Sud e a 18° 12' Ovest. Verso le otto di sera il vento era calato e prima di mezzanotte eravamo potuti avanzare di cinque miglia per fermarci al termine di un lungo canale, in attesa che il tempo migliorasse. Durante questo breve spostamento il capitano, che aveva comandato "tutto a sinistra" con l'indicatore, urlò allo scienziato che stava al timone: "In nome del cielo, perché non viri a sinistra?". La risposta gli giunse con tono indignato: "Mi sto soffiando il naso".

Il giorno seguente l'*Endurance* fece qualche progresso. Lunghi canali di acque libere conducevano verso sud ovest e la nave forzò a piena velocità diverse aree di ghiaccio recente per arrestarsi con un tonfo sordo contro un banco di ghiaccio vecchio. Worsley, che si trovava in cima all'asta del fiocco mentre Wild stava pilotando, fornì al suo ritorno in coperta un brillante resoconto della sua romanzesca avventura. L'asta oscillava in alto e in basso e da sinistra a destra mentre la massiccia prua della nave fendeva e frantumava il ghiaccio affastellandone i pezzi che spingeva a lato. La temperatura dell'aria era di -0,2 gradi, piacevolmente calda, e quella dell'acqua di -3,2 gradi. La nostra avanzata continuò seguendo dei lunghi canali facilmente navigabili fino alle quattro del 17 dicembre, quando le condizioni del ghiaccio peggiorarono. Ci trovavamo di fronte a estesi banchi strettamente addossati fra loro e formati da ghiaccio vecchio di sei mesi; alcuni di essi, con una superficie ininterrotta di un miglio quadrato, si mescolavano a zone di ghiaccio sottile inframmezzato da molti banchi di ghiaccio duro e di vecchia formazione. Gli iceberg erano numerosi e la rotta divenne tortuosa. A un certo punto il passaggio era bloccato da un banco a forma di cuneo: vi gettammo sopra l'ancora da ghiaccio e lo trainammo da un lato riuscendo a insinuarci nella breccia che si era aperta. Governare in quelle condizioni voleva dire avere buoni muscoli ma anche nervi saldi. Nel pomeriggio ci colpì un fragoroso rumore proveniente da poppa e Hussey, che era al timone, ci spiegò: "La ruota si è messa a girare violentemente e mi ha trascinato fino al suo punto più alto!". A mezzogiorno la posizione era a 62° 13' Sud e a 18° 53' Ovest: in

ventiquattro ore avevamo percorso trentadue miglia verso sud ovest. Nel corso della giornata avvistammo tre balenottere azzurre, un pinguino imperatore e un uccello di ventisei chili, che venne ad arricchire la dispensa.

La mattina del 18 dicembre l'*Endurance* avanzava fra larghi banchi separati da ghiaccio sottile. I canali scarseggiavano e la leggera brezza di nord era accompagnata da sporadiche raffiche di neve. Abbattemmo tre foche cancrivore, due femmine e un maschio. Quest'ultimo era un bell'esemplare, quasi completamente bianco lungo tre metri e pesante duecentosettanta chili. Poco prima di mezzogiorno, di fronte a un pack compatto che ci impediva di avanzare, gettammo l'ancora da ghiaccio e attenuammo il fuoco nella caldaia. Per quanto preparato alle dure condizioni del mare di Weddell, avevo sperato che a dicembre e a gennaio, anche in assenza di mare libero, il pack sarebbe stato meno compatto. In realtà ci trovavamo di fronte a ghiacci ostinatamente densi. Per farsene un'idea, il pack può esser visto come uno sterminato e gigantesco puzzle inventato dalla natura. Nel pack sciolto i pezzi che lo compongono galleggiano tenendosi a distanza fra loro in modo disorganizzato; in diversi punti i pezzi cominciano ad avvicinarsi e le aree così aggregate si allargano e vengono sempre più fortemente pressate fra loro, fino a dare origine al pack denso nel quale l'insieme dei pezzi è talmente saldo da poter essere percorso a piedi in tutte le direzioni, anche se con molta attenzione e non poca fatica. Dove questo non accade, l'acqua, ovviamente presente, si congela in poche ore dopo aver emanato abbondanti volumi di fumo gelato.[2] Sotto l'azione di nuove pressioni, il ghiaccio recente raddoppia il suo spessore e forma zattere[3] che hanno la consistenza di una caramella morbida. Nello stesso tempo i bordi dei banchi che si fronteggiano, in un lento e pressoché silente conflitto, si innalzano dando origine ad alte creste di confine[4] che circondano ogni pezzo del puzzle. Al punto di contatto fra i vari banchi si formano ammassi di blocchi di ghiaccio affastellati in modo caotico. Talvolta si incontrano accumuli alti fino a due metri formati da blocchi di aspetto uniforme, disposti con tale regolarità da non apparire opera della natura. In qualche caso si può seguire un corridoio tortuoso fra pareti di ghiaccio alte due-tre metri, in altri si può formare una cupola che, sotto la spinta che riceve, può esplodere verso l'alto come un vulcano. Durante tutto l'inverno il ghiaccio alla deriva si modifica, si accresce con il

gelo, si ispessisce con la formazione delle zattere e si ripiega sotto l'azione delle pressioni. Infine, se la deriva lo porta a contatto con la costa come avviene sulla riva occidentale del mare di Weddell, si verificano pressioni distruttive che creano un inferno di blocchi di ghiaccio, di creste di confine che si estendono fino a una distanza di centocinquanta-duecento miglia dalla riva. Blocchi di queste formazioni, nati dalle forze di pressione, possono successivamente andare alla deriva per essere poi inclusi nel ghiaccio di nuova formazione.

L'Endurance nel pieno orgoglio della sua giovinezza, mentre affronta il pack antartico all'inizio

della spedizione di Shackleton.

[2] *Frost smoke*. È la nebbia che si forma per il rapido congelamento del vapore che emana dall'acqua libera circondata dai ghiacci.
[3] *Rafts*. Banchi di consistenza vischiosa derivanti dal ghiaccio di recente formazione che, per effetto di una compressione, si solleva in una sequenza di pieghe sovrapposte.
[4] *Hedge rows*. Rilievi lineari di ghiaccio compatto che si formano ai bordi di due banchi per effetto della pressione che li spinge l'uno contro l'altro.

Questa breve descrizione potrà dare al lettore un'idea dell'ambiente nel quale andavamo aprendoci una strada lunga molte centinaia di miglia. Oltre ai problemi legati ai ghiacci si aggiungevano quelli dovuti al vento: con vento fresco o forte la nave poteva muoversi in sicurezza solo in presenza di ghiaccio di nuova formazione, non più spesso di trenta-sessanta centimetri. Dato che questo ghiaccio non si estendeva per più di un miglio, in caso di burrasca nel pack dovevamo stare alla cappa. La nave era appoppata di un metro e questo, pur assicurando una buona protezione del timone e dell'elica, rendeva l'*Endurance* praticamente ingovernabile nel pack denso, quando il vento contrario raggiungeva la velocità di sei miglia all'ora esercitando la sua forza su ampie superfici della nave. La pressione del vento sulla prua e sui pennoni del trinchetto avrebbe portato a un innalzamento della ruota di prua, ostacolando qualsiasi manovra negli stretti canali e nei varchi che dovevamo percorrere. Inoltre, questo innalzamento poteva portare la poppa a urtare contro i ghiacci, costringendoci a fermare il motore per evitare danni all'elica. A questo punto la nave sarebbe diventata ingovernabile e, in balia della deriva, avrebbe potuto indietreggiare danneggiando elica e timone, talloni d'Achille di una nave nei ghiacci.

In attesa di un miglioramento del tempo e di un'apertura dei ghiacci, avevo fatto montare a poppa, sopra l'apertura per l'asse del timone, l'apparecchio Lucas per lo scandaglio, con il quale misurammo una profondità di cinquemilacento metri. Il campione del fondo andò perduto per il distacco degli ultimi cento metri. Nel pomeriggio tre pinguini di Adelia si avvicinarono alla nave mentre Hussey stava suonando una musica dolce sul banjo. In atteggiamento solenne, i piccoli uccelli sembravano apprezzare *It's a long way to Tipperary*, ma fuggirono spaventati quando Hussey passò alla musica scozzese. Le grida e le risate provenienti dalla nave accrebbero il loro sgomento, mettendoli in fuga a rotta di collo sulle loro gambette. Alle diciotto e un quarto, approfittando anche di una leggera apertura del pack, avanzammo seguendo diversi canali per circa tre ore prima di essere costretti ad ancorarci a un banco per la notte. Durante la giornata avevamo colpito una balena blu con un arpione Hjort numero 171.

Le condizioni non migliorarono il 19 dicembre. Un vento fra teso e fresco da nord portava nebbia mista a neve e l'*Endurance,* dopo essere avanzata per due ore, venne di nuovo bloccata da duri banchi di ghiaccio. Il vento, che manteneva in movimento i ghiacci aprendo e chiudendo i canali

in rapida successione, rendeva impossibile qualsiasi manovra. A mezzogiorno la nostra posizione indicava che in due ore avevamo percorso sei miglia verso sud est. Durante il giorno tutti si dedicarono alla pulitura delle patate che avevano abbondantemente germogliato. Rimanemmo ormeggiati al ghiaccio per tutto il giorno successivo dato che il vento, anziché moderarsi, nel pomeriggio volgeva a burrasca. Di questa pausa l'intero equipaggio approfittò per impegnarsi in un combattuto incontro di calcio giocato sulla piatta superficie di un banco a lato della nave. A mezzogiorno la nostra posizione era a 62° 42' Sud e a 17° 54' Ovest: eravamo andati alla deriva per circa sei miglia in direzione nord est.

Lunedì 21 dicembre il tempo era eccellente con una brezza tesa da nord ovest. Partimmo alle tre del mattino avanzando nel pack verso sud ovest. A mezzogiorno avevamo guadagnato sette miglia quasi esclusivamente verso est: l'apparente spostamento a sud veniva annullato dalla persistente deriva verso nord. Insieme a una ricca varietà di procellarie e di foche, avvistammo quattro piccole balenottere azzurre. A mezzogiorno, seguendo un lungo canale che dirigeva a sud, passammo nelle vicinanze di nove splendidi iceberg e c'insinuammo fra essi. Uno di questi giganteschi esemplari assomigliava alla rocca di Gibilterra con le sue pareti a precipizio, e un altro formava un porto naturale che avrebbe potuto accogliere l'*Aquitania*. Uno sperone di ghiaccio chiudeva l'accesso all'ampio bacino di mare blu. Hurley filmò questi iceberg con la macchina da presa cinematografica. Nel pomeriggio trovammo comodi canali che portavano a est e a sud est fra gli iceberg, ma a mezzanotte la nave venne bloccata da piccoli ma robusti banchi, fortemente addossati a un'ininterrotta superficie di ghiaccio. La vista dalla testa d'albero non era per nulla incoraggiante. Il grande banco era lungo almeno quindici miglia e largo dieci. Nel punto della sua massima larghezza non se ne poteva vedere la fine. Con una superficie che non poteva essere inferiore alle centocinquanta miglia quadrate, risultava formato da ghiaccio vecchio di un anno, non particolarmente spesso e con poche gibbosità e creste. Probabilmente si era formato in una fase di mare calmo, andando successivamente alla deriva verso sud ovest. Nel mare di Ross non avevo mai incontrato un'area tanto ampia di ghiaccio ininterrotto.

Con il fuoco della caldaia al minimo restammo in attesa di una riduzione del vento fresco da ovest e di un'apertura del pack. Alle diciotto e

trenta del 22 dicembre si aprirono alcuni canali che ci consentirono di avanzare verso sud. La mattina successiva ci trovò mentre stavamo lentamente forzando il pack, e a mezzogiorno calcolammo che nelle diciassette ore precedenti avevamo guadagnato, procedendo a vapore, diciannove miglia verso sud in direzione 41° Ovest. Avvistammo molti pinguini di Adelia di un anno, quattro foche cancrivore, sei foche leopardo, una balena di Weddell e quattro balenottere azzurre. La temperatura dell'aria, che il 21 dicembre era scesa a meno cinque gradi, risalì allo zero. Nel pomeriggio, avanzando lungo i canali diretti a sud, incontrammo quindici iceberg. Tre erano tabulari e uno di questi era alto venticinque metri e lungo cinque miglia. Evidentemente si era staccato dal margine di una barriera. Il ghiaccio tendeva a diventare più pesante ma anche più aperto; la notte fu tranquilla e ci offrì comodi e lunghi canali di acqua libera. Il mare era tanto calmo da permettere la formazione di nuovo ghiaccio nei canali. A mezzogiorno del 24 dicembre avevamo percorso settanta miglia raggiungendo i 64° 33' Sud a 17° 17' Ovest. A eccezione di otto cani, tutti gli altri erano stati 'battezzati'. Non so chi avesse scelto alcuni dei nomi, che sembravano rispondere ai più diversi orientamenti: Rugby, Upton, Bristol, Millhill, Songster, Sandy, Mack, Mercury, Wolf, Amundsen, Hercules, Hackenschmidt, Samson, Sammy, Skipper, Caruso, Sub, Ulysses, Spotty, Bosun, Slobbers, Sadie, Sue, Sally, Jasper, Tim, Sweep, Martin, Splitlip, Luke, Saint, Satan, Chips, Stumps, Snapper, Painful, Bob, Snowball, Jerry, Judge, Sooty, Rufus, Sidelights, Simeon, Swanker, Chirgwin, Steamer, Peter, Fluffy, Steward, Slippery, Elliott, Roy, Noel, Shakespeare, Jamie, Bummer, Smuts, Lupoid e Sailor. Alcuni di questi nomi rispondevano evidentemente a un criterio descrittivo.

Banchi pesanti di ghiaccio immobilizzarono la nave dalla mezzanotte fino alle sei del giorno di Natale. Poi i ghiacci si aprirono tanto da permetterci di avanzare fino alle undici e trenta quando i canali si chiusero nuovamente. Nella prima parte della notte avevamo trovato buoni passaggi e ghiaccio cedevole. I rilievi a mezzogiorno indicavano che nelle ventiquattro ore avevamo coperto il percorso più lungo da quando eravamo entrati nel pack due settimane prima. Eravamo scesi per settantuno miglia a sud in direzione 4° Ovest. Il ghiaccio ci trattenne fino a sera, quando riuscimmo a muoverci per due ore seguendo alcuni canali fino a un nuovo arresto dovuto all'addensamento del ghiaccio e al rinforzo del vento. Non

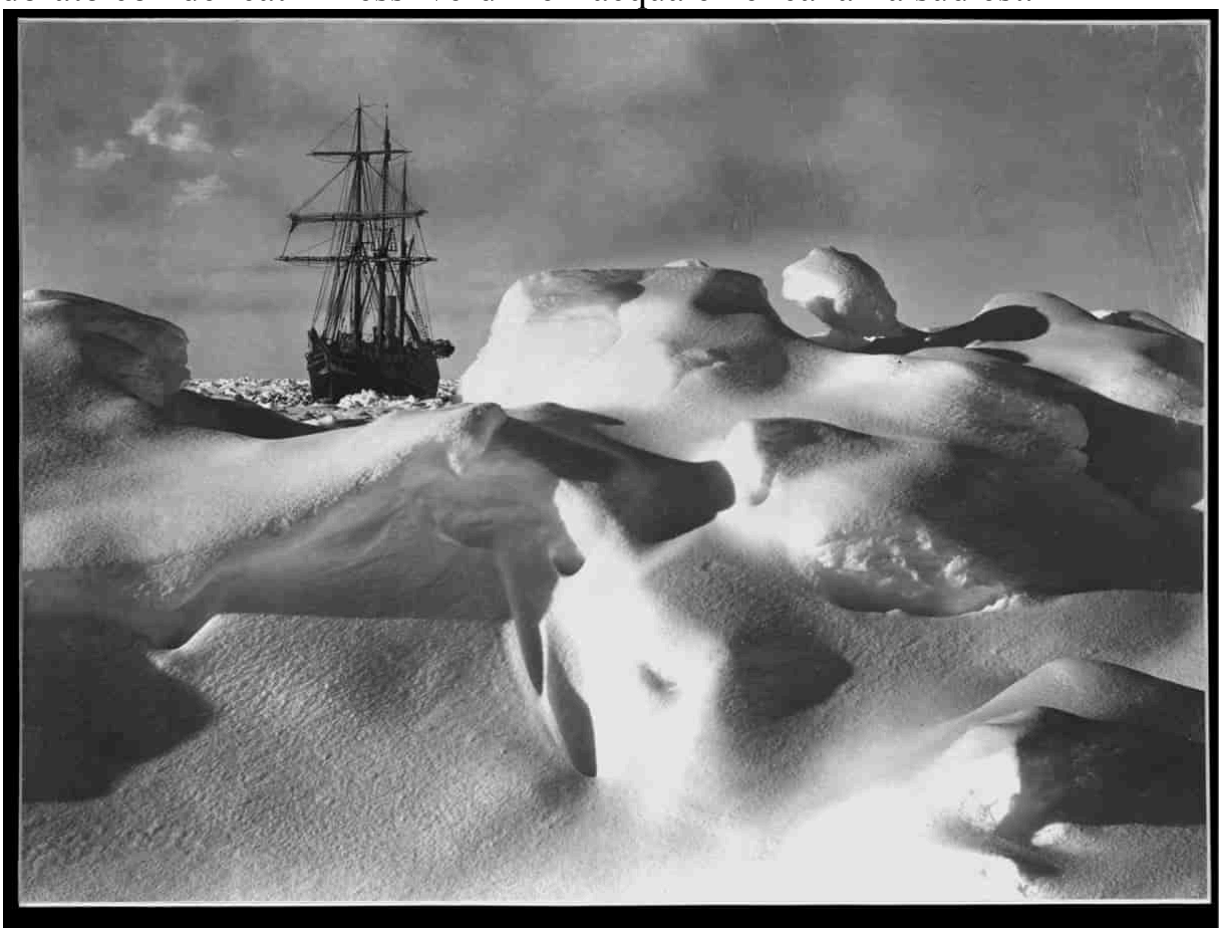
trascurammo di festeggiare il Natale. A mezzanotte tutti gli uomini sul ponte ricevettero un grog, e altro grog fu ancora servito per colazione a quanti a quell'ora riposavano in cuccetta. Lees aveva decorato con bandiere il quadrato e aveva preparato un piccolo regalo di Natale per ognuno di noi. Alcuni aprirono i regali che avevano portato da casa. Ci fu poi uno splendido pranzo con zuppa di tartaruga, frittura di pesciolini, lepre in salmì, budino di Natale, torta ripiena di frutta secca, datteri, fichi e frutta candita con rum e birra scura. La sera tutti diedero voce a un coro improvvisato. Hussey aveva fabbricato un violino a una corda sul quale, secondo Worsley, "dissertava in modo quasi indolore". Il vento che andava rinforzando rendendo impossibile l'avanzata, ci consentì di godere del piacere della sera.

Il tempo fu di nuovo cattivo il 26 e il 27 e l'*Endurance* rimase ancorata ai ghiacci. A mezzogiorno del 26 la posizione era a 65° 43' Sud e a 17° 36' Ovest. Lo scandaglio calato con l'apparecchio Lucas trovò il fondo a cinquemilacento metri. Il campione prelevato era un deposito glaciale di fango terrigeno blu, contenente alcuni radiolari. Tutti parteciparono al compito di issare il materiale prelevato dal fondo, lavorando in coppie per turni di dieci minuti.

Domenica 27 dicembre fu un giorno tranquillo a bordo. Il forte vento di sud sollevava nuvole di neve dalla distesa di ghiaccio e la temperatura era calata a meno sei gradi e mezzo. Nei loro quartieri sul ponte i cani soffrivano per queste condizioni. Il vento si era ridotto al mattino seguente, ma le condizioni rimanevano tempestose per i turbini di neve; non diedi l'ordine di partenza prima delle ventitré. Il pack era sempre chiuso ma il ghiaccio era più cedevole. Nei giorni di pausa il carpentiere aveva costruito una piccola piattaforma a poppa. Su di essa un uomo teneva d'occhio l'elica per evitarne l'urto contro il ghiaccio compatto, precauzione che riparò da violenti impatti sia l'elica sia il timone.

La sera del 29 dicembre i forti venti che avevano prevalso per quattro giorni e mezzo lasciarono il passo a una brezza tesa da sud. In pratica, sotto l'azione della deriva ci trovavamo undici miglia a nord della nostra posizione del 25 dicembre, ma nel corso del 30 dicembre riuscimmo a realizzare qualche progresso favoriti dal tempo sereno e limpido. Nel pomeriggio e nella serata la nave seguì un lungo canale diretto a sud est e alle ventitré superammo il circolo polare. Fino all'orizzonte il pack che ci

circondava mostrava ampie fratture frammiste a iceberg di varia grandezza. I canali conducevano in varie direzioni, ma non ci fu possibile individuare zone di acqua libera. Quella notte il sole non tramontò, ma rimase nascosto dietro un banco di nuvole, e potevamo scorgere a sud un bagliore rosso-dorato con delicati riflessi verdi nell'acqua e nei canali a sud est.



L'Endurance sullo sfondo di ondulate colline di ghiaccio nel mare di Weddell.

La mattina del 31 dicembre la nave affrontò un duro faccia a faccia con il pack. Fu dapprima bloccata nei ghiacci che le si erano addensati attorno e finì incastrata fra due banchi che si spostavano verso est-nord est. La pressione fece sbandare la nave di sei gradi mentre stavamo gettando un'ancora da ghiaccio per dare uno strappo all'indietro e aiutare il motore che girava al massimo. La manovra riuscì e subito dopo lo spazio in cui era stata imprigionata l'*Endurance* si riempì di blocchi di ghiaccio spessi un metro e venti e dalle dimensioni di un metro per quarantacinque, che si ammassarono fino all'altezza di tre metri-tre metri e mezzo sul banco di ghiaccio posto sottovento a quarantacinque gradi. La pressione era violenta e non ci pentimmo di avere sottratto la nave alla sua azione. La nostra posizione a mezzogiorno era a 66° 47' Sud e a 15° 52' Ovest: nelle ventiquattro ore avevamo percorso cinquantuno miglia a sud in direzione 29° Est.

Quel giorno Worsley annotò: "Da mezzogiorno sono migliorate le condizioni del ghiaccio. Quantunque i canali siano più brevi, i banchi sono fradici e possono essere facilmente frantumati se si scelgono con attenzione i punti adatti. In molti casi troviamo distese di ghiaccio recente che la nave può solcare per un miglio o due senza interruzioni. Ho guidato e pilotato la nave dalla coffa, che considero il posto più adatto perché, con l'ampia visuale che assicura, consente di scegliere in anticipo la rotta e di tener d'occhio il timone e l'elica, le due parti più vulnerabili di una nave nel ghiaccio. A mezzanotte, mentre ero seduto nella 'vasca', mi giunse dal ponte un gran rumore con rintocchi di campana che mi annunciavano l'arrivo del nuovo anno". Worsley discese dal suo alto seggio per stringere la mano a Wild, a Wilson e a me, augurando a tutti un nuovo anno ricco di successi. Dopo essere entrati nel pack l'11 dicembre avevamo percorso quattrocentottanta miglia nel ghiaccio libero e in quello compatto. Avevamo spinto e fatto combattere una piccola nave e avevamo superato bene le prove, benché l'elica avesse duramente urtato il ghiaccio e la nave fosse stata spinta contro i banchi fin quasi al punto di salirvi sopra per poi scivolare indietro con ampi rollii su entrambi i lati. Il rollio si verificava il più delle volte quando, procedendo nel ghiaccio recente di discreta consistenza, la nave ne provocava la rottura. Se la linea di frattura era sinuosa la nave, seguendone la traccia, urtava il ghiaccio ora con uno, ora con l'altro lato della carena, rollando per sei-sette gradi. Avevamo

proseguito a vapore verso sud con una direzione di 10° Est per una distanza approssimativa di settecento miglia. Dopo le prime cento miglia fra i ghiacci dispersi avevamo incontrato seri ostacoli nelle tre burrasche da sud ovest che ci avevano bloccato in due casi per tre giorni e in un caso per quattro giorni e mezzo. Avevamo percorso le ultime duecentocinquanta miglia attraverso ghiacci compatti alternati a lunghi canali e a tratti di acqua libera.

Nelle settimane in cui ci eravamo diretti verso sud attraverso il tortuoso labirinto del pack, avevamo più volte dovuto spezzare banchi di ghiaccio speronandoli con la nave. Questo tipo di attacco dava buoni risultati contro lastre che arrivavano a uno spessore di novanta centimetri, e vale la pena di descriverlo. Quando la rotta era sbarrata da un banco di spessore moderato vi spingevamo contro la nave a velocità media, fermando il motore immediatamente prima dell'urto. Nella collisione l'*Endurance* apriva nel bordo del banco una fessura a V e, grazie al suo tagliente inclinato, alzava la prua fin quasi a farla uscire dall'acqua per poi scivolare indietro rollando. Evitando attentamente che l'elica venisse danneggiata dai blocchi di ghiaccio liberi, invertivamo i motori, facendo arretrare la nave per duecento-trecento metri. La lanciavamo quindi a piena velocità contro l'intaglio a V ripetendo la manovra fino al momento in cui si fosse formato un breve bacino nel quale la nave potesse incunearsi. Se la manovra era destinata al successo, il banco di ghiaccio cedeva generalmente al quarto tentativo. Come una linea tracciata con una penna su un foglio bianco, si formava davanti alla prua una traccia nera sinuosa che andava allargandosi a mano a mano che si avvicinava alla nave, tanto da permetterle di penetrarvi e di avanzare. Grosse lastre di ghiaccio si formavano sotto la prua e ai fianchi della nave rovesciandosi ai lati o affondando sotto lo scafo o sotto il banco. In questo modo l'*Endurance* riusciva a fendere banchi spessi sessanta-novanta centimetri ed estesi per un miglio quadrato. In qualche caso il banco, benché spaccato, era tenuto assieme dalla pressione del ghiaccio circostante, impedendo alla fessura ormai formata di allargarsi e costringendo la nave a un lento arresto. Dovevamo arretrare per un breve tratto, quindi spingevamo la nave in avanti a piena velocità fino al momento in cui il banco cedeva sotto i colpi ripetuti.

Un gigantesco iceberg si è aperto un varco attraverso il pack e si avvicina minacciosamente all'Endurance.

Capitolo secondo. Nuove terre

Il primo giorno del nuovo anno (primo gennaio 1915) il cielo era coperto, una brezza tesa soffiava da nord con occasionali raffiche di neve. Verso sera le condizioni del pack migliorarono e, dopo le venti, avanzammo rapidamente attraverso ghiaccio fragile di recente formazione che la nave solcava senza difficoltà. Poche ore più tardi arrivò da est un vento forte accompagnato da un'abbondante nevicata. Il 2 gennaio, poco dopo le quattro, entrammo in un pack di ghiaccio vecchio e spesso, che portava i segni delle forti pressioni subite. Era ricco di creste e gibbosità ma, fino a mezzogiorno, trovammo vaste aree di acqua libera e lunghi varchi diretti a sud ovest. La nostra posizione era a 69° 49' Sud e a 15° 42' Ovest: nelle ventiquattro ore avevamo percorso centoventiquattro miglia verso sud in direzione 3° Ovest. Era un risultato incoraggiante.

Poco dopo mezzogiorno il pack ci bloccò la via verso sud: sarebbe stato pressoché impossibile spingere la nave nel ghiaccio e in ogni caso il vento forte avrebbe reso pericoloso questo tentativo, così schivammo l'ostacolo procedendo verso ovest e verso nord alla ricerca di qualche varco

diretto a sud. Il lungo tragitto percorso mi aveva fatto sperare di avvistare terra il giorno dopo e questo ritardo mi innervosiva. Ero ansioso di raggiungere la terra anche perché i cani, fermi da quattro settimane, andavano indebolendosi. In quella giornata incontrammo almeno duecento iceberg, avvistando anche grandi masse gibbose e zoccoli di ghiaccio. La superficie di uno di questi banchi era in parte coperta da terra nerastra, forse di natura basaltica e c'era un grosso iceberg, attraversato da una larga banda di colore giallo bruno, probabilmente di origine vulcanica. Gli iceberg avevano forme curiose: uno riproduceva esattamente la sagoma di una nave di linea con due fumaioli, gli mancava solamente il fumo. Più tardi trovammo un varco nel pack e avanzammo per nove miglia a sud ovest ma, alle due del 3 gennaio, scoprimmo che il canale terminava contro un blocco impenetrabile. Il vento forte da est continuava a portare turbini di neve limitando la visibilità. Il ghiaccio gibboso non assicurava un buon ancoraggio per la nave e ci costrinse a vagare avanti e indietro per dieci ore prima di riuscire a ormeggiare su un piccolo banco a ridosso di un iceberg alto trentasei metri, che rompeva il vento riparandoci da una rapida deriva. La nostra posizione era a 69° 59' Sud e a 17° 31' Ovest. Ci rimettemmo in moto alle diciannove, procedendo a sud e passando dopo tre ore vicino a un piccolo iceberg che avevamo rischiato di urtare dodici ore prima. Evidentemente non stavamo facendo molta strada nella giusta direzione. Molti degli iceberg incontrati quel giorno erano duri e di un azzurro che caratterizza il ghiaccio di terra.

A mezzanotte del 3 gennaio, dopo aver guadagnato dodici miglia a sud, ci fermammo sotto una fitta nevicata che non ci permetteva di individuare canali o varchi praticabili. Il ghiaccio era gibboso, ma fortunatamente il forte vento si attenuò e, dopo aver esplorato tutti i varchi e le aree libere alla nostra portata, tornammo indietro verso nord est. Avvistammo due capodogli e due grandi balenottere azzurre, le prime dopo duecento miglia. Incontrammo anche numerose procellarie, pinguini di Adelia e pinguini imperatore, foche cancrivore e foche leopardo. Al mattino, con una migliore visibilità, ci rendemmo conto che il pack era compatto e impenetrabile da sud est a sud ovest e, alle dieci del 4 gennaio, incrociammo a cinque metri di distanza il piccolo iceberg che avevamo incontrato già due volte il giorno prima. Per cinquanta ore avevamo dunque vagato a vapore in un'area di venti miglia quadrate alla ricerca di un varco a

sud, sud est o sud ovest, ma tutte le possibili vie erano dirette a nord, nord est o nord ovest. Sembrava che gli spiriti dell'Antartide ci indicassero le vie della ritirata, quelle che non intendevamo prendere. Il nostro obiettivo era di andare a est e a sud per raggiungere terra, se possibile a est del punto più meridionale raggiunto da Ross a oriente della Terra di Coats. Non potevamo fare diversamente, dato che i venti prevalenti tendevano a venire da est mentre era per noi prezioso ogni miglio guadagnato in quella direzione. Nel pomeriggio andammo a ovest in un tratto di mare aperto e alle sedici ci stavamo dirigendo a ovest-sud ovest, avendo davanti un maggior numero di varchi liberi. A mezzanotte il sole brillava a un'altezza di tre gradi e, sempre con tempo splendido, riuscimmo a mantenere la rotta fino a mezzogiorno. La nostra posizione era a 70° 28' Sud e a 20° 16' Ovest: avevamo percorso sessantadue miglia a sud in direzione 62° Ovest. Alle otto avevamo acque libere a nord, estese da ovest a sud ovest, ma a sud e a est c'era solo pack impenetrabile. Alle quindici la rotta verso sud ovest e verso ovest-nord ovest era totalmente bloccata e, mentre facevamo un tentativo verso ovest, mi sembrò del tutto ingiustificato consumare altro carbone della nostra ridotta scorta per andare a ovest o a nord. Riportai indietro per quattro miglia la nave in un punto dove il pack, lievemente meno denso, dava qualche speranza di poter aprire una via; ma, dopo aver combattuto per tre ore contro un blocco di ghiaccio alto e spesso, guadagnando quattro miglia verso sud, ci trovammo fermi contro enormi blocchi e banchi di ghiaccio vecchio. Convinto dell'inutilità di qualsiasi ulteriore tentativo, diedi ordine di mettere al minimo il fuoco della caldaia, dopo aver ormeggiato l'*Endurance* a un solido banco di ghiaccio. Il tempo era buono e alcuni uomini, entusiasti dilettanti del pallone, giocarono a calcio fin quando, verso mezzanotte, Worsley cadde in acqua nel tentativo di recuperare il pallone finito in una zona di ghiaccio fradicio, e dovette essere recuperato a sua volta.

Il mattino seguente (6 gennaio) il pack compatto continuava a sbarrare la strada verso sud. A nord del banco si vedeva un tratto di mare aperto ma, sia per la giornata calma, sia per evitare di consumare carbone nella vana ricerca di un passaggio verso sud, tenni la nave ferma al suo punto di attracco. La pausa con tempo buono ci offrì l'opportunità di far esercitare i cani, che vennero portati sul banco dai loro conducenti. Gli animali erano eccitatissimi. Alcuni riuscirono a entrare in acqua e altri,

malgrado avessero la museruola, si impegnarono in zuffe furenti. Due cani che erano riusciti a liberarsi della museruola caddero insieme in una pozza d'acqua ghiacciata e vennero recuperati ancora avvinghiati. Ad ogni modo questa esercitazione riuscì gradita agli uomini e agli animali. Allo scandaglio raggiungemmo il fondo a quattromilaquattrocento metri, riportando a bordo un campione di fango blu. Il giorno seguente, di primo mattino, il vento rinfrescò da ovest, e iniziammo a costeggiare a vela il margine settentrionale del pack compatto in direzione est. A mezzogiorno lo avevamo superato, ma la vista verso sud dava poche speranze per una buona avanzata e io volevo ad ogni costo fare rotta a est. Procedendo sempre a vela verso nord est, dopo avere percorso trentanove miglia, passammo accanto a un iceberg di forma particolare che avevamo incontrato sessanta ore prima. Intorno a noi le orche si stavano facendo numerose, imponendomi ogni prudenza prima di lasciare scendere un uomo sul pack. Quando sono in cerca di cibo, questi animali localizzano le foche distese sul pack occhieggiando dal bordo del banco e le aggrediscono dal basso passando attraverso il ghiaccio: certamente non sarebbero state in grado di distinguere fra un uomo e una foca.

La nostra posizione a mezzogiorno dell'8 gennaio era a 70° 00' Sud e a 19° 09' Ovest; nelle ventiquattro ore precedenti avevamo percorso sessantasei miglia in direzione nord est. Nel pomeriggio facemmo rotta a est-sud est in un pack poco compatto con acque libere, mentre a sud c'erano banchi di ghiaccio pieni di alture irregolari. Avvistammo diversi passaggi diretti a sud ma continuammo verso est: i ghiacci andavano rarefacendosi e davanti a noi si intravedevano segni di acque libere. Incrociammo in quella giornata non meno di cinquecento iceberg, sovente molto grandi. Al mattino seguente i riflessi scuri del cielo indicavano mare libero da est a sud est, e l'*Endurance*, navigando a velocità media attraverso il pack poco compatto, raggiunse il mare libero poco prima di mezzogiorno. Un bastione di ghiaccio alto quarantacinque metri e lungo quattrocento delimitava il bordo del pack; ne costeggiammo a vela la base prominente, entrando in un oceano ondoso che si estendeva fino ai limiti dell'orizzonte. L'acqua libera si allargava un po' verso sud ovest e più ampiamente da est a nord-nord est offrendoci un promettente benvenuto, confermato dai riflessi scuri del cielo. Orientai la rotta verso sud est per oltrepassare a sud e a est il punto più meridionale raggiunto da Ross (71° 30' di latitudine Sud).

Continuammo in acque libere dal pack per un centinaio di miglia incrociando molti iceberg. Due grosse balene, probabilmente balenottere azzurre, si avvicinarono sollevando getti d'acqua in ogni direzione. A quella latitudine l'acqua libera all'interno del pack può avere l'attrattiva di un rifugio per le balene, perseguitate molto più a nord dall'uomo. L'avanzata verso sud in un mare blu, con la strada libera davanti e molte miglia lasciate alle spalle, era una piacevole esperienza dopo la lunga battaglia fra i ghiacci. Ma come in tutte le situazioni positive, anche la nostra libertà di movimento era destinata a finire. L'*Endurance* incontrò nuovamente il ghiaccio all'una del 10 gennaio. Un pack disperso si estendeva verso est e verso sud, mentre a ovest le acque erano libere, con promettenti riflessi scuri nel cielo. Il pack era composto sia da ghiaccio ampiamente irregolare per l'azione di forti pressioni, sia da banchi spessi e piatti, evidentemente sorti in zone al riparo dalle forze di pressione o dal moto della deriva e delle onde. I mulinelli sollevati dalla scia della nave formavano al bordo di questi ghiacci una schiuma ricca di diatomee. Alle nove del mattino, l'acqua era densa di diatomee, e ordinai di gettare lo scandaglio, ma non trovammo il fondo fino a una profondità di trecentottanta metri. Nel mattino l'*Endurance* continuò verso sud attraverso il pack disperso. Avvistammo gli spruzzi di numerose balene e, stese sui banchi di ghiaccio, molte foche cancrivore. Le rondini di mare dal dorso bianco, le procellarie antartiche e le procellarie della neve erano numerose, mentre una colonia di pinguini di Adelia assisteva al nostro passaggio su un basso iceberg. Le orche, riconoscibili per la loro pinna dorsale, erano rare. A mezzogiorno la nostra posizione, a 72° 02' Sud e a 16° 07' Ovest, documentava un percorso, nelle ventiquattro ore precedenti, di centotrentasei miglia verso sud con direzione 6° Est.

Eravamo in prossimità della terra che il dottor W.S. Bruce, capo della spedizione della *Scotia* del 1904, scoprì e battezzò Terra di Coats. A 72° 18' Sud e a 10° Ovest il dottor Bruce aveva incontrato una barriera di ghiaccio che si estendeva da nord est a sud ovest, e l'aveva seguita verso sud per centocinquanta miglia, raggiungendo i 74° 01' Sud e i 22° Ovest. Non vide rocce nude, ma la sua descrizione della neve e dei ghiacci digradanti e dell'acqua che si faceva meno profonda verso la barriera indicava chiaramente la presenza di terra. Avevo previsto di iniziare la marcia di attraversamento dell'Antartide partendo da un punto il più

possibile a sud di questi ghiacci digradanti. Tutti eravamo in attesa di scorgere la costa descritta dal dottor Bruce, e alle diciassette la vedetta segnalò la comparsa di una terra a sud-sud est. Avvistammo un pendio nevoso che saliva dolcemente fino a un'altezza di circa trecento metri. Sembrava un'isola, o una penisola con un'insenatura sul lato sud; il suo estremo nord si trovava circa a 72° 34' Sud e a 16° 40' Ovest. L'*Endurance* avanzò in un pack disperso di ghiaccio pesante e poco prima di mezzanotte entrò in un canale di mare aperto che costeggiava la barriera. A centottanta metri da essa, un sondaggio non toccò il fondo a trecentottanta metri. La barriera era alta venti metri con un fronte scosceso di circa dodici metri. La *Scotia* doveva essere passata da questo varco per arrivare al punto più a sud raggiunto da Bruce nel 1904: dalla relazione di quel viaggio, come del resto dalle nostre osservazioni, risultava evidente che la costa volgeva a sud ovest. Il braccio di mare aperto continuava lungo la barriera e noi lo seguimmo senza incertezze.

La mattina dell'11 gennaio, la brezza da est portò tempo coperto accompagnato da nevicate. La barriera tendeva a sud-sud ovest e la costeggiammo per cinquanta miglia fino alle undici, constatando che il suo fronte scosceso, inizialmente alto sei metri, aumentava in altezza fino a raggiungere a mezzogiorno i trenta-trentacinque metri; al suo culmine la barriera sembrava più alta di sei-dieci metri. Una fascia di ghiaccio ci costrinse per circa tre ore ad allontanarci dalla barriera, lungo la quale il mare era libero in altri punti, con pack disperso a ovest e a nord ovest. Nelle vicinanze, una foca emergeva e s'immergeva nel tentativo di inghiottire un lungo pesce argenteo che le sporgeva dalla bocca per non meno di quaranta centimetri. La posizione a mezzogiorno era a 73° 13' Sud e a 20° 43' Ovest; circa a un miglio dalla barriera, lo scandaglio misurò una profondità di duecentottanta metri e portò a galla dal fondale qualche grosso ciottolo di materiale vulcanico. Il tempo era sempre più coperto, e mantenni la rotta in direzione ovest, dove il cielo aveva dato segni di acque aperte, fino alle diciannove, quando ci fermammo a lato di un banco nel pack disperso. Nevicava abbondantemente e temevo che il vento di ovest portasse violentemente il pack verso la costa frantumando la nave. Nel 1908 la *Nimrod* era sfuggita per un pelo a un simile incidente nel mare di Ross.

Ripartiti alle cinque del mattino seguente (12 gennaio), con un tempo scuro e nuvoloso accompagnato da nebbia e nevicate, uscimmo dal

pack quattro ore dopo per entrare in mare aperto. La visibilità era limitata, ma continuammo verso sud est per ventiquattro miglia fino a mezzogiorno raggiungendo i 74° 04' Sud e i 22° 48' Ovest: qui tre sondaggi diedero una profondità di centosettanta, duecentotrenta e centottantacinque metri, riportando dal fondo campioni di sabbia, ciottoli e fango. Il dragaggio portò a Clark un ricco bottino di campioni biologici. L'*Endurance* si trovava ora nei pressi di quella che sembrava essere la barriera, ai cui piedi si trovavano numerosi iceberg bloccati dal ghiaccio e forse arenati. Il ghiaccio compatto si allontanava verso nord ovest e, per evitarlo, ne seguimmo il bordo per quarantotto miglia verso nord in direzione 60° Ovest.

Avevamo superato il punto raggiunto dalla *Scotia*: sotto il ghiaccio che stavamo costeggiando si trovava dunque una terra nuova. Il suo volgersi a nord era inatteso e cominciai a sospettare che stessimo costeggiando una gigantesca lingua di ghiaccio attaccata alla barriera e protesa verso nord. Ne avremmo avuto presto conferma. Per tutta la notte seguimmo il bordo del pack verso nord ovest; quindi piegammo a ovest poggiando verso nord fino alle quattro, quando virammo decisamente a sud. Alle otto del 13 gennaio la rotta puntava a sud-sud est. A mezzanotte la barriera era bassa e lontana e, alle otto, non rimaneva che uno stretto piede ghiacciato della larghezza di circa duecento metri che la separava dal mare aperto. A mezzogiorno si presentavano solo occasionali banchi ai piedi della barriera, che in un punto scendeva dolcemente a mare. Avremmo potuto sbarcarvi i nostri materiali senza difficoltà. A centoventi metri dalla barriera lo scandaglio non toccò il fondo a milleduecento metri. Alle sedici, sempre seguendo la barriera verso sud ovest, incontrammo uno spigolo oltre il quale essa piegava decisamente a sud est. La strada era bloccata da pack addensato e, dopo aver perso due ore nel vano tentativo di trovare un varco, ormeggiammo l'*Endurance* a un banco, mettendo il fuoco della caldaia al minimo. In quella giornata incontrammo due branchi di foche che nuotavano velocemente verso nord ovest e verso nord-nord est. Gli animali nuotavano seguendo un ordine rigoroso, emergendo e sbuffando come delfini; ci chiedemmo quale potesse essere il motivo per cui puntavano verso nord in quella stagione. Il giorno prima avevamo preso a bordo diversi giovani pinguini imperatore e due di questi erano ancora vivi quando ormeggiammo l'*Endurance*. Entrambi saltarono rapidamente sul ghiaccio, si voltarono verso di noi e, dopo aver fatto tre graziosi inchini, si

ritirarono nel punto più lontano del banco. C'è qualcosa di stranamente umano nel comportamento e nei movimenti di questi uccelli. Ero piuttosto preoccupato per i cani: le loro condizioni andavano peggiorando e alcuni sembravano malati. Il 12 gennaio dovemmo abbatterne uno.

Il 14 rimanemmo fermi. Una brezza era arrivata da est mettendo in movimento il pack al largo. Prima di mezzanotte il ghiaccio compatto che ci aveva sbarrato la strada si era aperto lasciando libero un tratto di mare al bordo della barriera. Decisi di attendere il mattino per evitare il rischio di finire fra la barriera e il pack se fosse cambiato il vento. Lo scandaglio toccò il fondo a duemilacinquecento metri, riportando un campione di fango glaciale. A mezzogiorno la nostra posizione era a 74° 09' Sud e a 27° 16' Ovest. Levammo gli ormeggi alle sei del 15 gennaio, con un tempo fosco e la brezza che soffiava da nord est, e avanzammo lungo la barriera in acque libere. Per sedici miglia andammo a sud est e poi a sud-sud est. A quel punto avevamo il pack compatto sopravento e alle quindici superammo una baia che poteva essere profonda dieci miglia, e orientata a nord est. Alle diciotto ne incontrammo un'altra simile. Queste profonde incisure rendevano più credibile l'impressione che già occupava la nostra mente: da diversi giorni stavamo probabilmente circumnavigando una grande massa di ghiaccio larga almeno cinquanta miglia che, superando i limiti della costa, era verosimilmente destinata a staccarsene in futuro. Lo scandaglio, sceso a circa trecentosessanta metri sul lato verso terra e a duemilaquattrocento su quello volto a mare, suggeriva che si trattasse di una gigantesca lingua di ghiaccio galleggiante. Eravamo circondati da un gran numero di foche, molte stavano sul pack e sulle zone più basse e meno inclinate della barriera. La nave ne incrociava grandi branchi, che dalla barriera nuotavano verso il pack al largo. Gli animali si tuffavano e sbuffavano attorno all'*Endurance* e Hurley filmò questo spettacolo non comune.

La barriera andava nuovamente dirigendosi a sud ovest. Innalzammo le vele per sfruttare un vento teso che veniva da est, ma dovemmo ammainarle alle diciannove quando il pack bloccò l'*Endurance* per un'ora contro la barriera. Approfittammo della sosta per scandagliare il fondo, che venne raggiunto a quattrocentonovanta metri e risultò composto da fango glaciale e ciottoli. Poco dopo si aprì davanti a noi uno stretto passaggio che attraversammo a tutta velocità raggiungendo alle venti e

trenta un'area di acque libere, dove la nave poté riprendere la rotta a vela verso sud. In queste acque continuammo a costeggiare la barriera; io cercavo attentamente di individuare i possibili punti di approdo, benché non avessi in realtà alcuna intenzione, a meno di non esservi costretto, di ormeggiare a nord della baia di Vahsel nella Terra di Luitpold. Ogni miglio guadagnato a sud significava un miglio risparmiato quando fosse giunto il momento di intraprendere il viaggio per terra con le slitte.

Il 15 gennaio, poco prima di mezzanotte, raggiungemmo il limite settentrionale di un grande ghiacciaio, o di un fiume di ghiaccio proveniente dall'entroterra, che superava la barriera e sporgeva in mare. Era alto centoventi-centocinquanta metri e il suo margine era formato da una grande massa di spesso ghiaccio marino. La baia formata dal margine settentrionale di questo ghiacciaio avrebbe offerto un'ottima possibilità di approdo. A un'altezza di poco più di un metro sopra il livello del mare una base piatta di ghiaccio formava una banchina naturale, da cui saliva un pendio di neve fino a raggiungere la cima della barriera. La baia era protetta dal vento di sud est, ed era aperta solo al vento di nord, cosa rara a queste latitudini. La profondità di centotrenta metri misurata con lo scandaglio indicava che il ghiaccio poggiava a terra. Battezzai questo posto baia Glacier, e più tardi ebbi motivo di ricordarmene con molto rimpianto.

L*'Endurance* costeggiò a vapore questo fiume di ghiaccio per circa diciassette miglia. Il ghiacciaio era ricco di giganteschi crepacci e di alte creste di pressione, e sembrava estendersi verso l'interno per raggiungere ondulazioni o vette coperte di ghiaccio alte da trecento a seicento metri. Sul suo fronte si trovavano alcune baie colme di ghiaccio liscio, punteggiate da foche e pinguini. Alle quattro del 16 gennaio raggiungemmo il margine di un altro gigantesco fiume ghiacciato, anche questo molto irregolare e crepato, che proveniva dall'interno, dopo aver evidentemente superato alcune colline piuttosto basse. A circa due miglia verso l'interno, la sua superficie raggiungeva probabilmente una quota di seicento metri, mentre il fronte scosceso era alto da settantacinque a cento metri, e portava i segni della marea, di circa due metri, in base ai quali potemmo stabilire che non si trattava di ghiaccio galleggiante. Costeggiammo a vapore il fronte di questo grandioso ghiacciaio per circa quaranta miglia finché, alle otto e trenta, rimanemmo imprigionati nel pack compatto, probabilmente immobilizzato da iceberg incagliati. A trecentocinquanta metri dalla barriera, lo scandaglio

misurò una profondità di duecentocinquanta metri. Non riuscimmo a procedere ulteriormente quella giornata, comunque la nostra posizione a mezzogiorno era a 76° 27’ Sud e a 28° 51’ Ovest: nelle ventiquattro ore precedenti avevamo percorso centoventiquattro miglia verso sud ovest. Nel pomeriggio non mancarono gli incidenti. Gli iceberg attorno a noi erano molto grandi, alcuni superavano in altezza i sessanta metri e molti, a giudicare dai segni della marea, risultavano saldamente incagliati. Una barriera di ghiaccio diretta verso nord ovest aveva una lunghezza di circa venticinque miglia. Accostammo la nave a un piccolo iceberg stratificato dal quale Wordie prelevò grossi frammenti di granito biotitico. Mentre il movimento dell’*Endurance* era tenuto a freno dall’iceberg che la fronteggiava, un fragoroso crollo costrinse Wordie ad arrampicarsi precipitosamente a bordo. Gli strati ben netti di questo iceberg indicavano il lavorio della morena sul ghiaccio originale. Più tardi il vento di est volse a burrasca. Ci passavano accanto frammenti di pack alla velocità di due nodi, mentre il pack sopravento cominciava a rompersi. Un piccolo iceberg di scarso pescaggio si insinuò nel pack che andava frantumandosi e cozzò contro due iceberg più grandi arenati, spingendoli verso il largo. Ci mettemmo al riparo sottovento di un grosso iceberg incagliato.

Nella giornata seguente (sabato 17 gennaio) una tempesta di neve proveniente da est-nord est non ci consentì di lasciare il nostro rifugio dietro l’iceberg. Il tempo era limpido ma la burrasca sollevava da terra dense nuvole di neve che nascondevano la costa per la maggior parte del tempo. “La terra, nelle pause di calma, sembra più alta di quanto avevamo stimato ieri: probabilmente supera di mille metri la testa del ghiacciaio. La costa di Caird, come l’ho battezzata, connette la Terra di Coats, scoperta da Bruce nel 1904, con la Terra di Luitpold, scoperta da Filchner nel 1912. La sua porzione settentrionale ha gli stessi caratteri della Terra di Coats. La barriera ondulata che ne forma il fronte è l’avanguardia di un formidabile strato di ghiaccio spinto verso il mare dalle regioni più interne del continente antartico, che scivola sopra colline poco elevate, pianure e acque piuttosto basse come fece la grande calotta ghiacciata artica invadendo l’Europa settentrionale. Vista dal mare, la superficie della barriera è di un debole colore giallo dorato; solo in rari punti degrada fino al livello del mare, mentre di solito termina bruscamente con un dirupo scosceso, che va dai tre ai cento metri, e appare di un bianco abbagliante con splendidi

riflessi azzurri. In lontananza si possono scorgere dei rilievi interni più elevati, simili a un cielo nuvoloso, ora azzurro pallido ora leggermente dorato. Questi rilievi distanti appaiono più netti e più vicini una volta che si avanza verso sud est, mentre il fronte della barriera qui è più alto e sembra più solido. Siamo ora in prossimità della giunzione con la Terra di Luitpold. All'estremità meridionale della costa di Caird, lo strato di ghiaccio, fin qui ondulato sulla terra sottostante, nascosta e imprigionata, si precipita improvvisamente in basso formando ghiacciai straordinari, irti di creste e di pinnacoli, solcati da innumerevoli crepacci. Per tutta la lunghezza della costa non abbiamo mai incontrato terra nuda o rocce; nemmeno il più piccolo e solitario rilievo roccioso arriva a interrompere la superficie di ghiaccio e neve. Eppure il progressivo innalzarsi dei pendii ghiacciati verso l'orizzonte e le creste, le spianate, i crepacci che appaiono mentre il ghiaccio scende a mare, lasciano immaginare le colline e le valli immobili sotto di essi".

L'*Endurance* rimase ferma sottovento all'iceberg incagliato fino alle sette del 18 gennaio. Il vento di burrasca si era attenuato e riuscimmo ad avanzare a vela verso sud est attraverso un braccio di mare che si era aperto, fiancheggiando il fronte di ghiaccio. Lo costeggiammo raggiungendo alle nove e trenta il punto in cui il fronte terminava in due baie aperte a nord est ma riparate a ovest da iceberg incagliati; più avanti la costa volgeva a sud-sud est degradando dolcemente. "Il pack ora ci costringe a navigare a ovest per quattordici miglia, fin quando riusciamo ad aprirci un varco solcando un lungo canale in cui galleggiano schegge di ghiaccio duro di diversa grandezza e frammenti di iceberg. Avanziamo spinti solo dal controvelaccino, a motori fermi, per evitare danni all'elica. Giungiamo così in acque libere, e dirigiamo a sud con direzione 50° Ovest per ventiquattro miglia. A questo punto incontriamo nuovamente il pack che ci costringe a nord ovest per dieci miglia, finché veniamo bloccati da pesanti cumuli di neve, da frammenti di ghiaccio e da grandi banchi liberi. La struttura e l'aspetto del pack stanno cambiando: i banchi sono molto spessi e coperti da neve alta; i frammenti fra i banchi sono così spessi e alti che possiamo avanzare solo usando eccessive quantità di combustibile e per brevi tratti. Preferiamo stare alla cappa per un certo tempo, sperando che il pack si apra quando cesserà il vento di nord est".

La nostra posizione al mattino del 19 era a 76° 34’ Sud e a 31° 30’ Ovest. Il tempo era buono ma non si riusciva ad avanzare. Durante la notte il ghiaccio si era chiuso attorno alla nave e dal ponte non si vedeva alcun segno di acqua libera intorno a noi. Pochi canali erano visibili dalla testa d’albero. Lo scandaglio toccò il fondo a cinquecentocinquanta metri, riportando su fango, sabbia e ciottoli. La terra era debolmente visibile a est. Nell’attesa di un miglioramento delle condizioni ambientali, gli scienziati dragarono il fondo alla ricerca di campioni biologici e geologici. Nella notte si alzò un vento forte da nord est ma una verifica della nostra posizione al 20 di gennaio dimostrava che la nave era bloccata. Tutt’intorno il ghiaccio si era accumulato compatto e dalla testa d’albero lo si poteva vedere ininterrotto in ogni direzione, a perdita d’occhio. Non potevamo fare altro che sperare in un mutamento delle condizioni: e in quest’attesa rimanemmo tutto il giorno, e i giorni seguenti, in preda a un’ansia crescente. Il vento di burrasca da est-nord est, che il 16 ci aveva costretti a trovare riparo dietro l’iceberg incagliato, aveva virato nell’insenatura del mare di Weddell e, da quel momento, la nave stava andando alla deriva verso sud ovest insieme ai ghiacci che l’avevano intrappolata. Il 21 gennaio un leggero movimento del ghiaccio attorno alla nave portò il timone a incastrarsi pericolosamente e ci costrinse a liberarlo con scalpelli da ghiaccio, dotati di una pesante e affilata estremità di metallo montata su un manico di legno di circa due metri. Avevamo tenuto il fuoco acceso nella caldaia per essere pronti a muoverci se ne avessimo avuto l’opportunità: il motore, messo in moto alla massima velocità in avanti, aiutò a liberare il timone. Il 22 gennaio avvistammo terra a est e a sud a una distanza di circa sedici miglia. Il ghiaccio di terra si presentava con dirupi scoscesi nella maggior parte dei punti, ma qua e là dei pendii scendevano fino al livello del mare. Ampie aree ricche di crepacci su terrapieni paralleli alla costa segnavano i punti in cui il ghiaccio stava scendendo a mare, oltrepassando le colline ai piedi del monte. Il ghiaccio sulla terra appariva prevalentemente ondulato, liscio e facilmente percorribile, ma non si poteva escludere che la neve o l’assenza di ombre ci nascondessero molti crepacci. Pensai che probabilmente a quaranta-cinquanta miglia all’interno la terra potesse raggiungere un’altezza di millecinquecento metri. È sempre difficile in Antartide valutare accuratamente le altezze a causa dell’aria estremamente limpida, della monotonia dei colori e dell’effetto ingannevole dei miraggi e della

rifrazione. All'interno, la terra sembrava diventare più alta verso sud, dove si intravedeva una linea montuosa o una barriera, che doveva essere a circa settanta miglia, ma forse era anche più distante.

Domenica 24 gennaio la giornata era limpida e soleggiata con una brezza tesa che soffiava da est e da sud. Dalla testa d'albero non si vedeva acqua libera, ma verso ovest e nord ovest le nuvole riflettevano debolmente il mare. "Questo è il primo momento di quiete dopo che per dieci giorni il vento ha oscillato fra nord est ed est, e per cinque di questi giorni è cresciuto fino a divenire una burrasca. Evidentemente in questa zona il ghiaccio si è consolidato e dobbiamo aspettare pazientemente che sopraggiunga una burrasca da sud o che le correnti aprano il ghiaccio. Andiamo lentamente alla deriva. Oggi la nostra posizione è a 76° 49' Sud e a 33° 51' Ovest. Worsley e James, scesi sul banco di ghiaccio con il magnetometro Kew, hanno misurato una declinazione di 6° Ovest". Poco prima di mezzanotte, a cinquanta metri dalla prua della nave, si formò una fenditura larga cinque metri e lunga circa un miglio. Alle dieci del 25 gennaio la fenditura si era allargata fino a raggiungere i quattrocentocinquanta metri di larghezza, e per tre ore cercammo di forzare l'accesso a questo varco, con il motore a tutta velocità e l'intera velatura issata. Riuscimmo solo ad allontanare un po' di ghiaccio dalla poppa della nave, liberando il timone: lo scafo era imprigionato e, dopo questa conferma, abbandonai ogni ulteriore tentativo. Più tardi in quella stessa giornata, operando da una piattaforma sopra la fiancata, Crean, insieme ad altri due uomini, cominciò a scalpellare un grosso pezzo di ghiaccio che era scivolato sotto la nave e sembrava impedirne i movimenti. Il ghiaccio si ruppe all'improvviso, venne a galla e si rovesciò, stringendo Crean fra la piattaforma e il manico della pesante tenaglia di tre metri che impugnava. Rimase in questa pericolosa posizione per alcuni momenti, ma riuscimmo a trarlo in salvo: riportò solo qualche dolorosa ammaccatura. La spessa barra di ferro si era piegata contro di lui, a quarantacinque gradi.

I giorni seguenti non accadde nulla di nuovo: c'erano venti moderati da est e da sud est, che non sembravano avere alcun effetto sul ghiaccio, e la nave restava saldamente imprigionata. Il 27, decimo giorno della nostra inattività, feci spegnere i fuochi nella caldaia. Stavamo bruciando mezza tonnellata di carbone al giorno per tenere in pressione il vapore e, dato che nel carbonile ne erano rimaste solo sessantasette

tonnellate, corrispondenti a trentatré giorni di navigazione a vapore, non potevamo permetterci questo dispendio di combustibile. Quando il cielo era limpido all'orizzonte, la terra era ancora visibile a est e a sud. Il biologo stava raccogliendo campioni interessanti dragando manualmente a diverse profondità. Il 26 gennaio lo scandaglio toccò il fondo a seicentocinquanta metri e, il 29, a ottocento. La deriva ci portava a ovest e un rilevamento eseguito domenica 31 gennaio documentò che, nella settimana, la nave era andata alla deriva per otto miglia. James e Hudson rizzarono l'antenna della radio, nella speranza di captare il messaggio mensile che ci sarebbe dovuto giungere intorno alle tre e venti del giorno seguente dalle isole Falkland. James dubitava di poter ricevere con il nostro piccolo apparecchio un segnale trasmesso da una distanza di milleseicentotrenta miglia; infatti non riuscimmo a sentire nulla e i nostri successivi tentativi risultarono altrettanto infruttuosi. Anche per un apparecchio più potente la condizione in cui ci trovavamo non sarebbe stata favorevole.

In questi giorni di attesa andavamo gradualmente accumulando scorte di carne di foca. La carne fresca era necessaria per i cani; per noi le bistecche di carne e di fegato risultavano una piacevole variante alle razioni di bordo. Quattro foche cancrivore e tre foche di Weddell caddero sotto i colpi dei nostri fucili il 2 febbraio: più di una tonnellata di carne per i cani e per gli uomini. Tutti furono impegnati per la maggior parte della giornata a trascinare verso la nave gli animali uccisi attraverso il ghiaccio diseguale. Con tre slitte attrezzate per il traino a mano le foche vennero trasportate per circa due miglia sotto il controllo del segnalatore, che dalla coffa guidava le squadre fra le creste e le pozze aperte nel ghiaccio. Diedi ordine di non inseguire altre due foche avvistate sul lato più lontano di un'ampia lacuna: il ghiaccio era instabile, pieno di fenditure e di pozze nascoste da strati sottili, e non volevo rischiare incidenti.

Il 3 febbraio una fenditura lunga circa quattro miglia si aprì nel banco di ghiaccio a poppa della nave. Lo stretto canale che avevamo di fronte era ancora aperto, ma i venti prevalentemente leggeri non facevano sperare in un movimento favorevole del ghiaccio. Nel primo mattino del 5 un improvviso vento di burrasca da nord est portò un cielo nuvoloso e forti nevicate, e ben presto il pack cominciò ad aprirsi e a richiudersi senza modificare sostanzialmente la sua compattezza. A mezzogiorno la nave ebbe un improvviso scatto in avanti e sbandò di tre gradi; subito dopo una

fenditura si aprì fra la prua e il canale di fronte a noi e una seconda si formò a poppa sempre nella stessa direzione. Pensai che fosse possibile insinuare la nave in uno di questi canali per raggiungere l'acqua libera, ma la fitta nevicata ci impediva di individuarli chiaramente e, prima che la caldaia entrasse in pressione, il pack si richiuse mentre ancora persisteva una visibilità nulla. Il 6 febbraio il vento di burrasca da nord aveva lasciato il passo a brezze leggere da ovest. Il pack sembrava ancora più compatto che mai: si estendeva in forma pressoché continua in tutte le direzioni fino al lontano orizzonte. La temperatura era scesa a meno diciotto nella notte del 7 ed era a meno diciannove il giorno seguente. Questa punta di gelo a metà estate fu per noi estremamente negativa, perché rese più compatto il pack e più solida la sua presa sulla nave. La lenta deriva verso sud ovest continuò e ci offrì occasionali vedute su alte terre lontane all'orizzonte verso est. La nostra posizione il 7 febbraio era a 76° 57' Sud e a 35° 07' Ovest. Il 6 e l'8 febbraio lo scandaglio toccò il fondo a novantasei metri e mezzo e novantasei e trenta, riportando a galla fango glaciale.

Il 9 l'*Endurance* si trovava in un tratto di mare coperto da ghiaccio recente. I banchi più solidi avevano allentato la loro presa sulla nave, ma formavano un baluardo compatto che la circondava. Il tempo era nebbioso e un lieve moto ondoso, che giungeva da nord attraverso il pack, ci fece sperare nella presenza di acqua libera nelle vicinanze. Verso le undici si aprì una lunga fenditura che andava da est a ovest, per quanto potessimo vedere attraverso la nebbia. Diedi ordine di aumentare la pressione nella caldaia, nella speranza di poterci aprire la strada verso questo canale, ma i nostri sforzi risultarono inutili: riuscimmo a fendere il ghiaccio recente, ma il pack era inattaccabile. Ritentammo l'11, in una giornata limpida e con il cielo azzurro. La temperatura, a mezzanotte, era ancora bassa, a meno diciannove. Dopo aver parzialmente superato il ghiaccio recente, l'*Endurance* rimase incastrata contro un banco di ghiaccio relativamente cedevole. I motori, pur al massimo regime in avanti, non sembravano produrre alcun effetto, finché tutti insieme gli uomini dell'equipaggio tentarono di far oscillare la nave. Data la presenza dei canili a metà della nave, gli uomini si ammassarono a poppa precipitandosi da un lato all'altro nel poco spazio intorno alla ruota del timone. Era uno spettacolo comico: cadevano l'uno sull'altro fra scoppi di risa, senza peraltro ottenere alcun effetto sulla nave, che rimaneva immobile anche quando gli uomini

saltavano tutti insieme a comando, per poi scivolare fuori quando tutti pestarono i piedi a passo di corsa. Ci trovammo in questo modo nella posizione adatta a sfruttare l'apertura di ogni eventuale varco. Ma attorno a noi il ghiaccio era compatto e, poiché non sembravano presentarsi grandi occasioni per spostarci quel giorno, feci sbarcare sul banco il trattore cingolato attrezzato per il tonneggio. Il trattore funzionava perfettamente, muovendosi alla velocità di circa sei miglia all'ora su lastroni e creste di ghiaccio coperte da mezzo metro di neve fresca. La superficie era peggiore di quella che ci saremmo aspettati di trovare sul ghiaccio di terra o su quello della barriera. La macchina si tonneggiò utilizzando un cavo d'acciaio lungo quasi un chilometro e fu nuovamente tratta a bordo. "Dalla testa d'albero il miraggio ci procura di frequente dei falsi allarmi. Tutto assume aspetti irreali: gli iceberg pendono nel cielo a testa in giù; la terra ci appare simile a strati di nuvole argentee o dorate. I banchi di nuvole hanno l'aspetto di una distesa di terra, gli iceberg si travestono da isole o cime rocciose e la barriera lontana a sud diventa visibile, sebbene si trovi fuori della portata dei nostri occhi. Ma la peggiore di queste immagini ingannevoli è l'avvistamento di acqua libera dovuto alla rifrazione di acque lontane o al riflesso del sole che incide obliquo sulla superficie liscia della neve o sulle pendici dei rilievi di ghiaccio che si trovano oltre la linea dell'orizzonte".

Non ci furono mutamenti nella nostra situazione durante la seconda metà di febbraio. Nel primo mattino del 14 ordinai di aumentare la pressione del vapore e mandai sul ghiaccio tutto l'equipaggio armato di scalpelli, perforatori, seghe e picconi. Lavorammo per tutto il giorno e per gran parte di quello seguente in uno strenuo tentativo di far arrivare la nave nel canale che avevamo di fronte. Gli uomini tagliavano il ghiaccio di recente formazione davanti alla prua e lo spingevano a lato con tutte le loro forze. Dopo ventiquattro ore di lavoro eravamo riusciti a far avanzare la nave per un terzo del percorso. Ma fra l'*Endurance* e l'acqua libera rimanevano ancora circa quattrocento metri di ghiaccio compatto o addirittura di cumuli di pack di vecchia formazione: a malincuore dovetti riconoscere l'inutilità di qualsiasi ulteriore sforzo. A causa della temperatura inspiegabilmente bassa, ogni varco che aprivamo gelava immediatamente. Il ghiaccio di nuova formazione era elastico e impediva alla nave di assestare un colpo forte e incisivo al banco, bloccando qualsiasi

spostamento del ghiaccio di più vecchia formazione. Tutti noi constatammo con profonda delusione il fallimento di questo tentativo. L'intero equipaggio aveva lavorato per lunghe ore senza chiedere una pausa di riposo e avrebbe meritato di ottenere un successo. Ma la sfida era al di sopra delle nostre possibilità. Non avevo perduto la speranza di liberarci dai ghiacci, ma dovevo anche considerare l'eventualità di dover svernare nell'abbraccio tutt'altro che ospitale del pack. Il sole, che era rimasto sopra l'orizzonte per due mesi, tramontò a mezzanotte del 17 e, anche se non sarebbe scomparso fino ad aprile, i suoi raggi inclinati preannunciavano l'arrivo dell'inverno. Occasionalmente si apriva qualche fenditura e apparivano limitate zone di acqua libera, ma gelavano immediatamente.

Continuammo ad accumulare scorte di carne e di grasso di foca: fu per tutti un piacevole impegno aggirarsi sui banchi di ghiaccio per cacciare e per recuperare le prede. Il 21, dopo aver abbattuto tre foche cancrivore femmine, trovammo del sangue sui bordi dell'apertura attraverso la quale gli animali erano sgusciati sulla superficie del banco: probabilmente il maschio che le accompagnava era stato preda di un'orca. Avvistavamo frequentemente nei canali e nelle aree di acqua libera questi cetacei estremamente aggressivi e avevamo dubbi sulla loro capacità, o sulla loro voglia, di distinguere fra un uomo e una foca. Sporgendo quella loro testa che faceva pensare a quella di un rettile, le orche scrutavano con occhi cattivi la superficie di un banco e quindi si immergevano per sbucare qualche istante più tardi sotto una malcapitata foca distesa a riposare sul ghiaccio. Worsley misurò un'apertura del diametro di circa tre metri che un'orca aveva aperto sfondando un ghiaccio compatto dello spessore di trentacinque centimetri e coperto da sette centimetri di neve; grossi frammenti di ghiaccio erano sparpagliati intorno sulla superficie del banco. Un giorno Wordie, impegnato a misurare lo spessore del ghiaccio di nuova formazione, lo sfondò finendo in acqua fino alla cintola proprio nel momento in cui un'orca emergeva in un canale vicino. I compagni riuscirono a recuperarlo precipitosamente.

Il 22 l'*Endurance* raggiunse il punto più meridionale della sua deriva, toccando il settantasettesimo parallelo a 35° di longitudine Ovest. L'estate se n'era andata: in realtà era durata ben poco per noi. Di giorno come di notte la temperatura era bassa e il pack andava consolidandosi attorno alla nave. Alle due del 22 febbraio il termometro raggiunse i meno

ventitré. Poche ore prima avevamo ammirato una meravigliosa nebbia dorata a sud, dove i raggi del sole al tramonto brillavano fra il vapore che si innalzava dai ghiacci. In quelle condizioni, scomparse tutte le normali prospettive, le basse creste del pack tra cui si insinuava la nebbia davano l'illusione di essere fra montagne selvagge simili a quelle dell'Oberland Bernese. Non avevo più dubbi che la prigionia dell'*Endurance* sarebbe durata per tutto l'inverno. Le brezze tese che soffiavano da est, da sud e da sud ovest non intralciavano il consolidamento dei banchi di ghiaccio. Le foche stavano scomparendo e gli uccelli ci lasciavano. Con il tempo buono la terra si poteva vedere all'orizzonte ma era ormai fuori della nostra portata, così come era vano il rimpianto dei punti di approdo che ci eravamo lasciati alle spalle. "Dobbiamo attendere la primavera sperando che ci porti più fortuna. Se un mese fa avessi immaginato che il ghiaccio ci avrebbe bloccato qui, avrei attrezzato la nostra base in uno dei punti di approdo del grande ghiacciaio. Ma non v'era ragione in quel momento di prevedere che il destino ci sarebbe stato tanto sfavorevole. In estate questo tempo calmo accompagnato da freddo intenso rappresenta un evento del tutto eccezionale. Ora, la mia principale preoccupazione è la deriva. Dove ci porteranno i venti errabondi e le correnti durante i lunghi mesi invernali che ci aspettano? Andremo a ovest, non c'è dubbio, ma di quanto? E riusciremo a uscire dal pack all'inizio della primavera raggiungendo la baia di Vahsel o qualche altro approdo utilizzabile? Queste sono domande per noi essenziali".

Il 24 febbraio interrompemmo la routine di bordo trasformando l'*Endurance* in un quartiere d'inverno. Tutti erano al lavoro durante il giorno e dormivano nella notte a eccezione di una vedetta che sorvegliava i cani e teneva d'occhio qualsiasi movimento del pack. Attorno all'elica e al timone avevamo aperto uno spazio libero di tre metri per sei, segando il ghiaccio spesso sessanta centimetri e asportandone i pezzi con un paio di tenaglie costruite dal carpentiere. Con questi blocchi Crean costruì un canile per la cagna Sally, che aveva integrato le forze della spedizione con una piccola cucciolata. Le foche apparivano di tanto in tanto e le abbattevamo quando giungevano a tiro: rappresentavano cibo e combustibile per noi e per i cani. Diedi ordine di sgombrare la stiva di poppa e di controllare le provviste per conoscere esattamente le nostre riserve di fronte all'assedio di un inverno artico. Il giorno successivo vennero sbarcati tutti i cani e i canili

furono allineati sul banco di ghiaccio lungo un cavo di ferro a cui erano fissati i guinzagli. I cani, con i loro guaiti alti e gioiosi, mostravano tutta la felicità che provavano per questa nuova sistemazione. Avevamo già cominciato ad allenare le diverse mute ed era sorta un'appassionata rivalità fra i conducenti. I piatti banchi di ghiaccio e i canali gelati vicino alla nave fornivano un eccellente campo di allenamento. Hockey e calcio erano la nostra principale fonte di svago, e ci impegnavamo in molte partite combattute.

Il 26 febbraio Worsley insieme a una squadra di aiutanti iniziò a costruire una fila di igloo e di *dogloo* attorno alla nave. Queste piccole costruzioni vennero erette alla maniera degli eschimesi, utilizzando il ghiaccio tagliato in grossi blocchi per le pareti, e in lastre più sottili per il tetto. Dopo aver coperto il tutto con assicelle di legno o con pelli congelate di foca, vi si spargeva sopra un po' di neve forzandola negli interstizi fra i blocchi. La costruzione veniva quindi completata gettandovi sopra dell'acqua che, gelando rapidamente, ne assicurava la compattezza. All'interno dei *dogloo* il ghiaccio veniva livellato e coperto con la neve, ma i cani preferivano dormire all'aperto, tranne quando il clima era estremamente rigido. Metterli alla catena era un compito semplice: affondavamo l'estremità della catena nella neve per circa venti centimetri, le pressavamo attorno alcuni frammenti di ghiaccio versandovi sopra un po' d'acqua: il gelido respiro dell'Antartide era sufficiente a cementare il tutto in pochi istanti. Quattro cani ammalati vennero sacrificati. Molti animali erano seriamente infestati da vermi e le medicine di cui disponevamo erano purtroppo inefficaci. Tutti i cani sani venivano allenati al traino delle slitte, un lavoro che eseguivano con entusiasmo. Il loro desiderio di liberarsi e di fuggire aveva spesso effetti comici, ma i conducenti impararono rapidamente a stare in guardia. L'apparecchio radio era ancora installato, ma rimanemmo inutilmente in ascolto dei segnali dell'isola New Year trasmessi per noi il sabato sera su richiesta del governo argentino. Domenica 28 febbraio alle due Hudson cercò inutilmente di captare i segnali mensili di Port Stanley: la distanza era eccessiva per il nostro piccolo apparecchio.

L'Endurance è bloccata e i cani vengono trasferiti dal ponte al banco di ghiaccio e sistemati nei dogloo, cucce di neve.

Capitolo terzo. Mesi invernali

Marzo si aprì con una violenta burrasca da nord est. La mattina del primo marzo avevamo abbattuto cinque foche di Weddell e una cancrivora: il vento, tra turbini di neve polverosa, si scatenò mentre le squadre con le slitte stavano trasportando le carcasse degli animali. Sorpresi dalla tormenta, gli uomini furono costretti ad abbandonare parte della carne e del grasso, per poi impegnarsi in una dura battaglia sul ghiaccio accidentato per ritornare alla nave. La burrasca durò fino al 3 e ne approfittammo per liberare l'interponte che doveva essere utilizzato come stanza di soggiorno e sala da pranzo per gli ufficiali e gli scienziati. Creammo un ambiente confortevole, grazie alla stufa che il carpentiere vi aveva sistemato, utilizzando quella originariamente destinata alla capanna che avremmo dovuto erigere a terra. I cani sembravano indifferenti alla tormenta. Fra un turbine e l'altro si rizzavano per scrollarsi e per abbaiare, ma nella maggior parte del tempo erano paghi di rimanere sotto la neve, rannicchiati in gomitoli compatti. Saint, uno dei cani più anziani, morì nella notte del 2 per un'appendicite, secondo quanto appurarono i medici.

Al termine della bufera constatammo che il pack, sotto la spinta del vento da nord est, era diventato molto più solido e compatto di quanto non apparisse in precedenza. A nord, sulla linea dell'orizzonte, era comparso un nuovo iceberg probabilmente lungo quindici miglia. Tutti gli iceberg che entravano nel nostro campo visivo erano ormai oggetti familiari e ad alcuni di essi avevamo dato un nome; per quanto potevamo vedere andavano tutti alla deriva insieme al pack. La comparsa di un nuovo iceberg non era un elemento di poco interesse, dal momento che in un mare relativamente poco profondo un iceberg tanto grande aveva molte possibilità di arenarsi diventando il centro di fortissime pressioni e di caotici riassestamenti nel pack alla deriva. Avevamo già assistito agli effetti distruttivi dello scontro fra un iceberg e un banco di ghiaccio e non avevamo alcun desiderio di vedere l'indifesa *Endurance* coinvolta in una simile battaglia fra giganti. Nella giornata del 3 ristrutturammo intorno alla nave i depositi congelati di carne e di grasso di foca che stavano affondando nel banco. Il ghiaccio per quanto duro e resistente al tatto, cede al peso di un corpo: qualsiasi oggetto lasciato su un banco di ghiaccio per un certo tempo tende ad affondarvi e, avvolto e impregnato da un sottile velo di acqua salata, si congela facendo corpo unico con il pack.

Delle giornate limpide seguirono alla burrasca, e potemmo vedere più volte grandi aloni solari e pareli. La temperatura era regolarmente sotto lo zero e il 6 marzo raggiunse i meno ventinove. Preparammo dei materassi per i cani riempiendo di paglia e di stracci alcuni sacchi; il nuovo arredamento dei canili incontrò l'apprezzamento della maggior parte degli animali. Alcuni di loro soffrivano perché la neve, inizialmente sciolta al contatto con il loro corpo, si trasformava poi in rigido ghiaccio. Gli scienziati della spedizione dedicarono al loro lavoro gran parte di questo periodo. Il meteorologo aveva installato l'anemometro, il barografo e il termografo nell'osservatorio allestito a poppa. Il geologo cercava di ottenere il meglio da una situazione per lui poco fortunata, ma non era affatto privo di risorse. I ciottoli trovati nello stomaco dei pinguini erano spesso di notevole interesse e non pochi frammenti di roccia furono prelevati dal fondo del mare durante le operazioni di scandaglio e di dragaggio. Il 7 Wordie e Worsley trovarono nel frammento di un iceberg alcuni piccoli ciottoli, un pezzetto di muschio, il guscio integro di un mollusco bivalve e, infine, un po' di polvere: portarono orgogliosamente a

bordo il tesoro. Clark gettava frequentemente la rete a strascico nei canali raccogliendo ricchi campioni di plancton, occasionalmente misti a esemplari biologici di maggior interesse. Le foche non erano abbondanti, ma le nostre scorte di carne e di grasso andavano gradualmente aumentando. Tutti mangiavano con piacere la carne di foca e non c'era la preoccupazione di dover dipendere dalle nostre razioni di carne in scatola. Alle foche di Weddell, dalla carne pesante da digerire, preferivamo le foche cancrivore, che sembravano più pulite e più sane. Le orche erano sempre presenti. L'8 marzo notammo un punto in cui un banco di ghiaccio era stato mandato in frantumi con un colpo inferto dal basso probabilmente da una grossa balena alla ricerca di una sosta per respirare. L'apertura di questo varco aveva certamente richiesto uno sforzo stupefacente. Lastre di ghiaccio spesse quasi un metro e pesanti alcune tonnellate erano state spinte verso l'alto su un'area circolare del diametro di circa otto metri: tutto intorno si irradiavano fenditure lunghe oltre dieci metri.

I quartieri dell'interponte furono completati il 10 e gli uomini si installarono nelle diverse cabine. Alla più grande, occupata da Macklin, McIlroy, Hurley e Hussey fu dato il nome di 'Billabong'. Clark e Wordie occupavano quella di fronte chiamata 'Auld Reekie'. Poi c'era la 'Nuts', destinata ai motoristi e, accanto, la 'Sailors' Rest' per Cheetham e McNeish. Sull'altro lato si trovavano la 'Anchorage' e la 'Fumarole'. Nel nuovo quartiere, a tutti noto come 'Ritz', venivano serviti i pasti prima consumati nel quadrato ufficiali. Si faceva colazione alle nove, si pranzava alle tredici, si prendeva il tè alle sedici e si cenava alle diciotto. Wild, Marston, Crean e Worsley si sistemarono in cabine del quadrato ufficiali e a metà del mese tutti si erano adattati alla routine invernale. Io stavo da solo a poppa.

L'11 marzo Worsley, Hurley e Wordie marciarono fino a un grande iceberg che avevamo chiamato 'Rampart Berg'. Era a circa sette miglia e mezzo in linea d'aria, ma la marcia ne richiese in totale diciassette. Hurley scattò qualche fotografia e Wordie tornò felice per aver raccolto un po' di polvere e di muschio. "Per un raggio di un miglio attorno all'iceberg il ghiaccio è di recente formazione e sottile, ma abbastanza robusto per marciarvi sopra, seppure con cautela", scrisse Worsley. "L'area di pressioni pericolose per la nave non sembra estendersi oltre un quarto di miglio dall'iceberg. In quell'area si incontrano fenditure e si verificano lievi movimenti costanti, che impressionano chi, camminando, sente il ghiaccio

sollevarsi gradualmente sotto i piedi. In vicinanza dell'iceberg la pressione dà origine a ogni sorta di rumori bizzarri. Abbiamo sentito colpi simili a quelli di un martello, grugniti, gemiti, guaiti, lo sferragliare di un tram elettrico in corsa, canti di uccelli, il rumoroso bollire di una teiera e, una volta, un fruscio, quando un grosso pezzo di ghiaccio, liberatosi dalla pressione, è improvvisamente emerso o si è rovesciato. E abbiamo visto ogni sorta di strutture curiose: grandi bolle o cupole di ghiaccio larghe dieci o quindici metri e alte fino a un metro e mezzo; larghe frittelle sinuose sparse in diverse zone del pack. In un punto ne contammo cinque, spesse sette centimetri e intrecciate l'una con l'altra: sembravano fatte di zucchero d'orzo ed erano estremamente scivolose". A mezzogiorno del 14 la nostra posizione era a 76° 54' Sud e a 36° 10' Ovest. La terra era appena visibile a sud est, lontana circa trentacinque miglia. Dalla nave si potevano vedere pochi canali, ma il ghiaccio attorno a noi era compatto. La deriva dell'*Endurance* manteneva la sua direzione verso nord est.

Il 15, svuotata la caldaia, spegnemmo il fuoco fino a quel momento tenuto acceso per evitare il congelamento dell'acqua: ne risultò una riduzione di un quintale nel consumo giornaliero di carbone. Delle cinquantadue tonnellate ancora stivate nel carbonile ne consumavamo nelle stufe circa un quintale e mezzo al giorno. Non ne sarebbe rimasto molto per muoverci a vapore in primavera, per questo cominciai a risparmiare in anticipo le scorte facendo ricorso al grasso di foca.

Il 17 un vento forte da nord est portò neve fine che si insinuava dappertutto. Il tempo si rasserenò in serata, e fummo rapiti da un bellissimo tramonto color cremisi. Contemporaneamente le montagne ghiacciate di terra, riflesse dal miraggio, si delineavano in cielo, e da lì si riflettevano nell'acqua libera, anche se la terra in realtà si vedeva a malapena. Il giorno seguente questo spettacolo si ripresentò ancora più esteso: i monti di ghiaccio venivano proiettati all'orizzonte in due o tre file parallele, in qualche caso rovesciate. Il miraggio era probabilmente dovuto alla presenza in prossimità della terra di acqua libera la cui temperatura, superiore di una quindicina di gradi a quella dell'aria, provocava una corrente ascensionale degli strati d'aria più calda. Lo scandaglio raggiunse il fondo a millecento metri riportando a galla fango glaciale. Sei giorni dopo, il 24 marzo, la profondità si era ridotta a settecentocinquanta metri. Continuavamo ad andare alla deriva e questo movimento costante, insieme alla comparsa di

canali in prossimità della terra, mi convinceva della necessità di rimanere a bordo della nave in attesa che si liberasse. Avevo considerato la possibilità di marciare sui ghiacci per raggiungere la terra in primavera, ma si trattava di un'impresa troppo rischiosa.

L'addestramento dei cani al traino delle slitte procedeva con successo. I conducenti li guidavano con i pochi ordini, "Mush" (avanti), "Gee" (a destra), "Haw" (a sinistra) e "Whoa" (alt), che i conducenti canadesi avevano adottato da tempo prendendo spunto dagli inglesi. All'inizio non mancarono le zuffe ma con il tempo, una volta accettata la loro funzione e la loro posizione nel traino, i cani insieme ai loro conducenti si affiatarono in efficienti squadre. Ogni muta aveva il suo capofila dalla cui capacità di punire gli scansafatiche e gli indisciplinati dipendeva in buona parte la qualità del lavoro svolto. Imparammo a non interferire con i loro interventi se non quando questi minacciavano di portare a conseguenze fatali. I conducenti, se lo volevano, potevano stare sulla slitta trainata al piccolo trotto, una pratica in realtà poco piacevole per le temperature prevalentemente sotto lo zero che li spingevano piuttosto a camminare o a correre accanto alla muta. Purtroppo continuavamo a perdere cani, a causa di infestazioni gastrointestinali.

Tra le occupazioni di quei giorni c'era anche la raccolta di minerali e di campioni biologici, dragando a diverse profondità. La draga, insieme alle molte centinaia di metri di cavo che la sosteneva, era un carico eccessivo che andava ben oltre le forze dei soli scienziati. Per esempio il 23 di marzo calammo una draga di sessanta centimetri con un cavo di milleduecento metri e la issammo quattro ore dopo: il suo carico comprendeva fango glaciale, molti ciottoli e frammenti di roccia, tre spugne, vermi, brachiopodi e foraminiferi. Il fango ci creava non pochi problemi: era pesante da issare e, una volta portato in superficie congelava rapidamente ostacolando il recupero degli esemplari che portava con sé. Il 26, un dragaggio premiò il geologo portando in superficie un blocco di arenaria che pesava trentacinque chili, un pezzo di calcare fossilifero, un frammento di scisto striato, ghiaia di arenaria e alcuni ciottoli. Il lavoro di recupero a mano della draga era molto pesante e il giorno successivo utilizzammo il trattore a motore Girling, con cui recuperammo novecento metri di cavo in non più di mezz'ora, pause incluse: una volta ci dovemmo fermare perché l'acqua caduta congelava subito sulla trasmissione a

frizione. Uno o due giorni dopo ci giunsero grandi urla dal banco di ghiaccio, e vedemmo Clark danzare intorno e lanciare grida di battaglia scozzesi: era riuscito a trovare il suo primo esemplare completo di pesce antartico, probabilmente di una nuova specie.

I miraggi erano frequenti. Il 29 apparve tutto intorno a noi il fronte scosceso di una barriera estesa anche alle zone di cui ci era nota la grande profondità dell'acqua. "Gli iceberg e il pack vengono proiettati nel cielo e distorti nelle forme più fantastiche. Si innalzano tremuli, si estendono in lunghe schiere a diversi livelli, poi si contraggono e collassano non lasciando altro che un'incerta e ondeggiante sagoma che appare e scompare. Subito la sagoma si gonfia e cresce, prendendo forma fino a diventare la perfetta immagine riflessa e rovesciata di un iceberg all'orizzonte, un'ombra che volteggia sopra l'oggetto reale. Altre sagome più numerose si delineano in vari punti dell'orizzonte. Si allargano in lunghe schiere che si uniscono per venire circondate da una serie di lucenti pendii di neve, lambiti alla base da acque inesistenti che pure danno l'illusione di rifletterli fedelmente. Così le ombre appaiono e scompaiono in silenzio, sciogliendosi del tutto solo quando il sole declina a ovest. Ci sentiamo impotenti, mentre veniamo trascinati in uno strano mondo dove la realtà non esiste. È rassicurante per noi sentire la nave sotto i piedi e guardare lo spettacolo familiare dei canili e degli igloo allineati sul ghiaccio solido". Il banco di ghiaccio era meno solido di quanto sembrasse. Diversi episodi ci ricordavano che il mare avido di vittime era estremamente vicino e che il pack era un amico sleale e infido, che poteva aprirsi improvvisamente sotto di noi. Verso la fine del mese avevo fatto issare a bordo le scorte di carne e di grasso di foca. L'ultimo giorno di marzo misurammo una profondità di quattrocentocinquanta metri. Era interessante la riduzione progressiva della profondità che, partendo dai millecento, aveva accompagnato uno spostamento alla deriva di trentanove miglia a nord in direzione 26° Ovest. Il mare diventava meno profondo andando verso nord sia in direzione est sia ovest, e questo lasciava supporre che le curve di livello avessero un approssimativo andamento est-ovest. In totale il nostro spostamento alla deriva tra il 19 gennaio, quando la nave rimase bloccata nel ghiaccio, e il 31 marzo, settantuno giorni in tutto, era stato di novantacinque miglia verso nord in direzione 80° Ovest. Attorno a noi ogni iceberg aveva mantenuto la propria posizione rispetto agli altri e alla nave.

Il sole si abbassava nel cielo, la temperatura diventava più rigida e l'*Endurance* sentì la presa della mano ghiacciata dell'inverno. Due burrasche da nord est nella prima parte di aprile consolidarono ulteriormente il pack. Il ghiaccio di recente formazione si ispessiva rapidamente e, quantunque dalla nave si avvistasse di tanto in tanto qualche canale occasionale, intorno a noi non si aprì mai un solo varco di dimensioni consistenti. Il primo di aprile cercammo ancora di captare i segnali radio da Port Stanley. I marinai avevano fissato alla cima di ogni albero un'asta lunga sei metri per aumentare l'estensione della nostra antenna, ma il silenzio radio persisteva. In seguito le aste vennero rimosse perché tutto il sistema non poteva reggere il peso crescente della brina che vi si accumulava. Le misurazioni con lo scandaglio confermarono che la profondità del mare continuava a diminuire a mano a mano che l'*Endurance* andava alla deriva verso nord ovest. Il 2 aprile lo scandaglio toccò a quattrocentottanta metri un fondo di fango glaciale; quattro settimane dopo la profondità si era ridotta a trecentodieci metri. La presenza di ghiaia nei campioni del fondo recuperati alla fine del mese indicava che stavamo nuovamente avvicinandoci a terra.

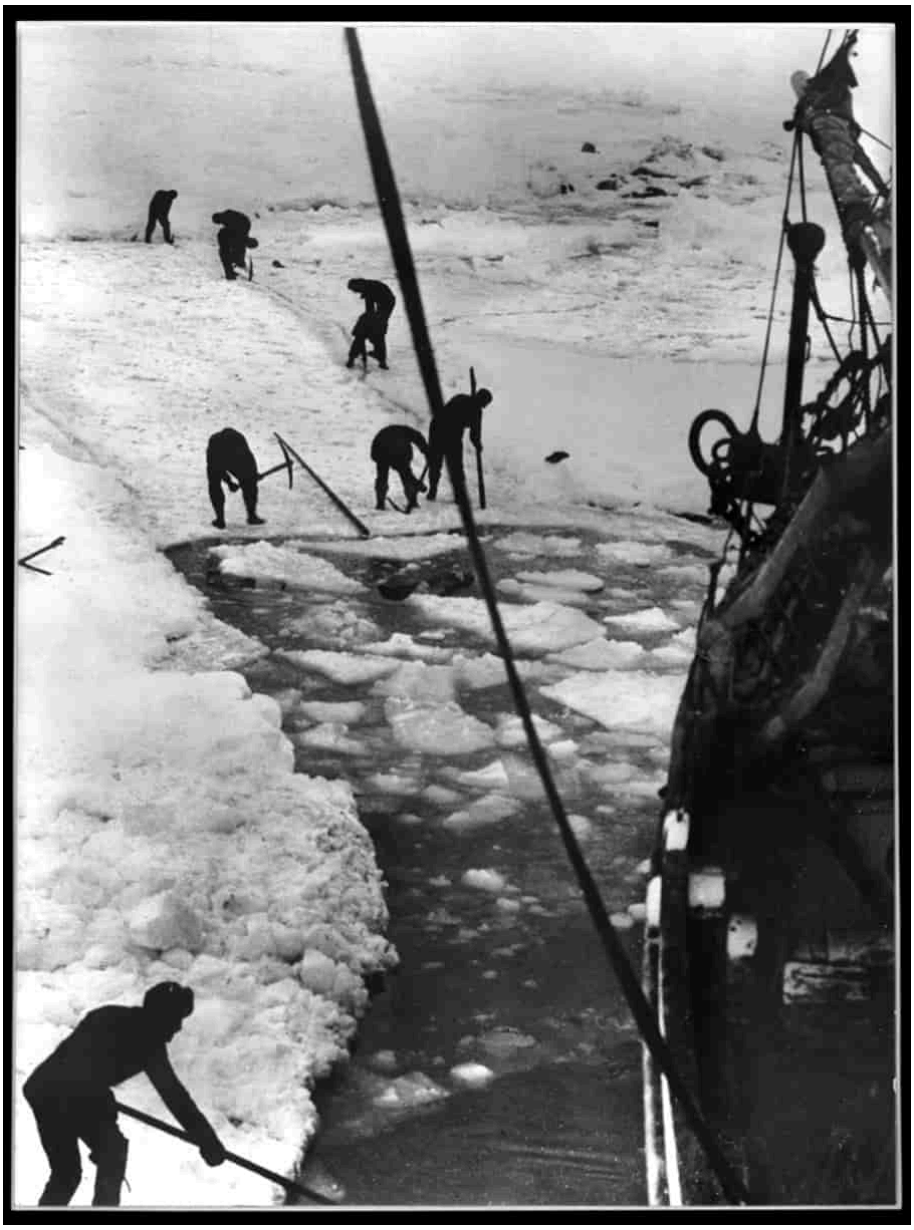
Quel mese non fu privo di eventi. Nella notte del 3 sentimmo il ghiaccio stridere sul versante est, e la mattina seguente constatammo che si erano formati qua e là cumuli di ghiaccio recente alti due o tre metri. Questo fu il primo avviso dei pericoli che avrebbero raggiunto dimensioni minacciose nei mesi a venire. Il ghiaccio continuò a stridere e a scricchiolare anche il 4, e la nave vibrava leggermente. I movimenti del pack erano abbastanza forti da interferire con i rilievi magnetici. Diedi ordine di spalare il ghiaccio, la neve e gli scarti accumulati intorno alla nave per evitare che, in caso di pressione, la loro massa, appoggiandosi alla nave, le impedisse di sollevarsi sul ghiaccio. Tutti gli uomini lavorarono per un'intera giornata con picconi e badili per scostare diverse tonnellate di materiale. Nuovi segni di pressione comparvero il 9. A poppa della nave si era formato un cumulo di ghiaccio recente alto più di tre metri, mentre quello più vecchio si era fratturato in diversi punti. In questi movimenti, non ancora particolarmente gravi, temevo di vedere l'annuncio di nuovi seri problemi per la spedizione. Portammo diverse provviste a bordo e facemmo spazio sul ponte per i cani nel timore che dovessero essere ripresi a bordo in tutta fretta. Attorno alla nave, agli igloo e ai canili stendemmo un cavo

d’acciaio di novecento metri che formava un’ansa verso il canale aperto a prua utilizzato per il dragaggio. Il cavo, ancorato a piloni di ghiaccio, serviva come guida nei periodi di cattivo tempo permettendo agli uomini di non smarrire la strada nel turbinio della neve. Era stato tagliato in cinque pezzi per evitare che, in caso di improvvise rotture del pack, venisse trascinato a raschiare con serie conseguenze la superficie del pack da noi occupata.

I cani erano stati divisi in sei mute di nove cani ciascuna. Wild, Crean, Macklin, McIlroy, Marston e Hurley erano i conducenti: era loro compito farli esercitare, allenarli e nutrirli. In caso di malattia interveniva uno dei medici: le infestazioni da vermi continuavano a farci perdere qualche animale ed era un peccato che non disponessimo dei rimedi adatti. Le medicine utili in questi casi avrebbero dovuto essere procurate dal conducente canadese che avevo assoldato prima della partenza per il Sud ma, quando l’uomo rinunciò a fare parte della spedizione, ci dimenticammo di questo problema. All’inizio di aprile avevamo cinquantaquattro cani e otto cuccioli, ma molti erano malati e alla fine del mese il numero dei cani adulti si era ridotto a cinquanta. Le scorte di carne di foca ammontavano a più di due tonnellate che, insieme al grasso, erano sufficienti a nutrire i cani per novanta giorni senza dover intaccare le razioni per la marcia con le slitte. Le mute lavoravano bene anche con carichi pesanti. Il cane più grosso era Hercules, con i suoi quaranta chili. Samson ne pesava cinque in meno ma fece onore al suo nome trascinando a buon ritmo una slitta con novanta chili di grasso più il conducente.

Un nuovo iceberg destinato a essere per noi motivo di preoccupazione apparve il 14. Di grosse dimensioni, si trovava all’orizzonte di nord ovest e la sua estremità orientale era gibbosa e crepacciata. Nel corso della giornata l’iceberg cambiò lievemente di forma, aumentando in altezza. Evidentemente era incagliato e resisteva nella sua posizione contro il pack alla deriva. Alle undici lo scandaglio toccò, alla profondità di trecentosessanta metri, un fondo pietroso o roccioso. Nelle ventiquattro ore seguenti l’*Endurance* continuò ad avvicinarsi all’iceberg crepacciato che in quell’intervallo di tempo aveva raddoppiato la propria altezza. Dalla testa d’albero si vedeva chiaramente che il pack si stava addossando e accumulando contro la massa ghiacciata dell’iceberg ed era fin troppo facile immaginare a quale destino fosse condannata una nave finita in quest’area

di turbolenza. Sarebbe stata schiacciata come un guscio d'uovo in mezzo a una rovinosa frana di macigni.



14 febbraio 1915. Intrappolati nel mare di Weddell, ogni sforzo è vano, perché il ghiaccio si salda più velocemente di quanto si riesca a romperlo.

La sera del 15, Worsley riferì di un fenomeno interessante cui aveva assistito dalla coffa mentre cercava di individuare eventuali segni di terra a ovest. Tra colori scintillanti simili a quelli prodotti da un prisma, il sole stava tramontando dietro una linea di nuvole poco sopra l'orizzonte. Dopo pochi minuti Worsley vide un bagliore dorato che si espandeva sotto i suoi occhi, e subito il sole riapparve, risalendo chiaramente per metà del suo diametro sopra la linea dell'orizzonte a ovest. Segnalò il fenomeno a Crean, che dal pack, trenta metri più in basso, confermò questo risorgere del sole. Un quarto d'ora più tardi, questa volta dal ponte, Worsley vide il sole tramontare per la seconda volta. Lo strano fenomeno era dovuto a un miraggio o a un effetto di rifrazione. Lo attribuimmo alla rottura del ghiaccio a ovest, dove la conseguente presenza di un canale di acqua libera aveva riscaldato l'aria soprastante.

La deriva del pack non era costante e nei giorni successivi l'iceberg crepacciato si avvicinava e si allontanava dall'*Endurance* che seguiva i movimenti del banco nel quale era bloccata. Domenica 18 aprile l'iceberg era appena a sette miglia dalla nave. "Si tratta di un grande iceberg lungo circa tre quarti di miglio sul lato che ci fronteggia e alto più di sessanta metri. È pesantemente crepacciato forse perché faceva originariamente parte della zona seraccata di un ghiacciaio. Due fenditure particolarmente ampie e profonde lo solcano da sud est a nord ovest e possono voler dire che la sua parte immersa si è fratturata contro il bassofondo. Contro i suoi fianchi scoscesi le forze di pressione hanno accumulato grandi masse di ghiaccio alte fino a diciotto metri, a prova dell'enorme forza che il pack alla deriva è in grado di sviluppare. L'iceberg deve essere solidamente incagliato. Facciamo frequentemente ruotare la freccia del misuratore della corrente prendendo nota del punto in cui si fermerà. Punterà direttamente sull'iceberg indicando che stiamo andando in quella direzione? La freccia ruota lentamente, punta all'estremità nord est dell'iceberg, quindi gira sempre più lentamente indicandone il centro e sembra fermarsi, ma poi riprende a muoversi e punta a sud ovest venti gradi a lato del nostro nemico… Due iceberg ormai a noi familiari, Rampart Berg e Peak Berg, si sono allontanati dalla nave. Probabilmente anche questi si sono incastrati o arenati sui bassifondi". Durante la notte del 12 una forte corrente verso ovest risolse le nostre preoccupazioni, portando l'*Endurance*

sottovento all'iceberg crepacciato, che scomparve dalla nostra vista prima della fine del mese.

Il primo maggio ci accomiatammo dal sole entrando in un crepuscolo destinato a evolvere verso la notte del pieno inverno. Per effetto della rifrazione il sole rischiarava appena l'orizzonte a mezzogiorno e tramontava poco prima delle quattordici. Nel periodo compreso fra il 27 aprile e il 6 maggio la luna piena attenuava la splendida aurora serale. La scomparsa del sole ha un effetto deprimente nelle regioni polari, dove i lunghi mesi bui mettono a dura prova le capacità fisiche e mentali dell'uomo. Ma gli uomini dell'*Endurance* non persero il loro abituale buonumore, facendo del concerto della sera al Ritz un evento di rumorosa allegria, in pieno contrasto con il mondo silenzioso e gelido che ci circondava. "Ci si sente indifesi di fronte alla lunga notte invernale che si chiude su di noi. A quest'ora, se la fortuna avesse sostenuto la nostra spedizione, ci troveremmo in una base a terra confortevole e sicura, avendo già predisposto i depositi a sud e i piani della lunga marcia della primavera e dell'estate. Dove approderemo ora? Non è facile prevedere cosa accadrà. Il ghiaccio potrebbe aprirsi in primavera, ma allora saremo molto più a nord ovest. Non credo che riusciremo a raggiungere la baia di Vahsel. Ci sono altri luoghi adatti allo sbarco sulla costa ovest del mare di Weddell, ma riusciremo a trovare un qualsiasi approdo abbastanza presto per poter intraprendere la marcia a terra l'anno prossimo? Solo il tempo ci darà una risposta. Credo che nessuno dei componenti della spedizione sia scoraggiato di fronte al nostro insuccesso. Tutti sono allegri e attivi e ognuno darà il meglio di sé quando verrà il momento di agire. Nel frattempo dobbiamo attendere".

Domenica 2 maggio la nostra posizione era a 75° 23' Sud e a 42° 14' Ovest. A mezzogiorno la temperatura era a meno venti e il cielo totalmente nuvoloso. Al momento del pranzo, dalla testa d'albero fu avvistata una foca, e cinque uomini con due mute da slitta andarono alla ricerca della preda. Fu per loro un'esperienza difficile marciare alla luce velata e diffusa, che non crea ombre né evidenzia l'irregolarità della superficie bianca. Dà una strana sensazione camminare su una neve apparentemente piana e poi precipitare improvvisamente in un avvallamento invisibile o inciampare contro una cresta. "Dopo aver marciato a ovest per tre miglia", scrisse Worsley descrivendo questa caccia

alla foca, “andammo in su e in giù senza trovare nulla, finché da un rilievo ebbi l’impressione di vedere qualcosa apparentemente a un miglio, ma probabilmente a poco più della metà di questa distanza. Corsi in quella direzione, vidi la foca e con un richiamo feci accorrere tutti gli altri. Era un grosso esemplare di Weddell lungo più di tre metri e pesante più di trecentocinquanta chili. Soldier, il capofila di una delle due mute, l’azzannò alla gola senza un momento di esitazione e avemmo un bel daffare per allontanare i cani prima di poterla abbattere. Raccogliemmo in un bidone venticinque litri di sangue lasciando che i cani ne bevessero a sazietà. Al ritorno la visibilità era anche peggiore e arrivammo nel buio più completo. Sir Ernest ci venne incontro con una lampada e ci portò fino al canale a poppa e di qui alla nave”. Era questa la prima foca abbattuta dopo il 19 marzo: una preda benvenuta che andò ad arricchire le nostre scorte di carne e di grasso.

Il 3 maggio tre pinguini imperatore fecero la loro comparsa in un canale a ovest della nave. Sporsero la testa attraverso il ghiaccio recente mentre due uomini sul bordo del canale, imitando il loro richiamo, si allontanavano lentamente simulando la caratteristica andatura dei pinguini. I tre animali in rapida successione saltarono per un metro fuori dall’acqua e, slittando sul ghiaccio fresco, raggiunsero il banco allontanandosi dal canale al seguito degli uomini. Per impedirne la fuga, altri uomini si allinearono alle spalle dei tre. “Ci avviciniamo a loro parlando ad alta voce in atteggiamento minaccioso. Nonostante le nostre cattive maniere, i tre pinguini si voltano verso di noi e fanno un inchino cerimonioso. Poi, dopo un esame più attento, concludono che non siamo amici raccomandabili e tentano di fuggire sul banco di ghiaccio. Li circondiamo e li guidiamo verso la nave, dove il furioso abbaiare dei cani li spaventa a tal punto da indurli a forzare la nostra linea. Li afferriamo: uno di essi con atteggiamento filosofico si lascia condurre tranquillo tenuto per un’ala, gli altri danno battaglia ma vengono tutti rinchiusi per la notte in un igloo […]. Nel pomeriggio vediamo cinque pinguini imperatore in un canale a ovest e ne catturiamo uno. Kerr e Cheetham si impegnano in una coraggiosa battaglia con due grossi esemplari. Kerr ne rincorre uno, lo afferra ma viene rapidamente messo a terra dal pinguino infuriato che gli salta sul petto prima di andarsene. Cheetham arriva in soccorso di Kerr e insieme afferrano un altro pinguino, gli legano il becco e lo portano alla nave mentre

il prigioniero borbotta soffocate proteste come un vecchio ubriaco in mezzo a due poliziotti. Il pinguino pesa trentotto chili, tre in meno di quello catturato precedentemente. Kerr e Cheetham sostengono che non è nulla in confronto a quello che è riuscito a scappare". Lo stomaco del pinguino era colmo di pesci da poco inghiottiti fra i quali alcuni appartenenti a specie costiere o litoranee; la loro lunghezza arrivava fino a venticinque centimetri. Il giorno seguente catturammo altri due pinguini imperatore e mentre Wordie ne portava uno verso la nave, arrivò Wild insieme alla sua muta. I cani, diventati di colpo incontrollabili, si lanciarono in una corsa sfrenata verso il pinguino e stavano per raggiungerlo quando i loro finimenti s'impigliarono in un pilone di ghiaccio che una parte della muta aveva cercato di superare dal lato opposto rispetto all'altra. Ne risultò un furioso intrico di cani, di tirelle e di uomini completato dal rovesciamento della slitta, mentre il pinguino, a tre metri di distanza, osservava indifferente e distaccato questo disastro. Evidentemente non aveva mai assistito a un simile spettacolo e non riteneva che questo strano evento dovesse in qualche modo preoccuparlo. Numerose fenditure si erano aperte attorno alla nave e i pinguini, grassi e con il loro lucido piumaggio, si facevano vedere in gran numero. Il 6 maggio ne catturammo nove che andarono ad aggiungersi alla scorta di carne fresca.

Il sole che sette giorni prima aveva fatto "certamente la sua ultima concreta apparizione", ci sorprese l'8 maggio mostrando al di sopra dell'orizzonte più della metà del suo disco. Un bagliore all'orizzonte settentrionale si trasformò nel sole alle undici: il sole concluse la visita fuori stagione dopo un quarto d'ora, per ricomparire nuovamente alle undici e quaranta, tramontare alle tredici, risorgere alle tredici e dieci e tramontare con grande ritardo alle tredici e venti. Questi curiosi fenomeni dipendevano dalla rifrazione che a quell'ora aveva un valore di 2° 37'. La temperatura era a meno ventinove e calcolammo che l'angolo di rifrazione era di due gradi superiore alla norma. In altre parole, il sole compariva centoventi miglia più a sud del punto in cui le tabelle della rifrazione gli riconoscevano il diritto di essere ancora visibile. L'ufficiale di navigazione era risentito. Aveva informato tutti che dal primo maggio non avrebbero più visto il sole per settanta giorni e doveva ora sopportare le beffe dei compagni che ripetevano ostentatamente le sue osservazioni errate di qualche grado.

L'*Endurance* andava alla deriva verso nord-nord est sotto l'azione di una sequenza di venti da ovest e da sud ovest. Nello stesso tempo la prua della nave piegava gradualmente verso sinistra, segno che il banco nel quale era bloccata ruotava in questo stesso senso. Il movimento si intensificò nella notte del 14 e, la mattina del 15, constatammo che si era aperto un largo canale che dall'orizzonte di nord ovest si dirigeva verso la nave, dove incontrava quello che avevamo a ovest, girava a prua della nave e continuava in direzione sud-sud est. Passando ai due lati dell'*Endurance*, un canale a poppa si collegava con questo nuovo canale separando completamente il nostro banco dal corpo principale del pack. Il 16 si scatenò una tormenta da sud est che si calmò per cinque minuti all'una e riprese con un vento proveniente dal quadrante opposto associato a un subitaneo aumento della pressione barometrica. Questo segnalava il passaggio del centro di un moto ciclonico, che si accompagnò a una deviazione della bussola apparentemente riferibile a una rapida rotazione del banco di ghiaccio. Non potevo vedere nulla attraverso la nebbia e la neve, e ritenevo possibile che una tempesta magnetica o un campo di attrazione magnetica locale avesse provocato una rotazione della bussola, non certo del banco che, in quel momento, era lungo due miglia e mezzo da nord a sud e largo tre miglia da est a ovest.

Il mese di maggio passò con pochi incidenti di rilievo. Hurley, il nostro uomo tuttofare, allestì un piccolo impianto di illuminazione elettrica nell'osservatorio, nella stazione meteorologica e in altri punti della nave. Non potevamo permetterci di usare liberamente queste luci. Hurley montò ai due lati della nave due potenti fari destinati a illuminare chiaramente i *dogloo* anche nel giorno più buio dell'inverno. Sarebbero stati preziosi nel caso di una rottura del pack durante i giorni bui della notte polare: ci si può immaginare quale impresa sarebbe stata portare a bordo cinquanta cani camminando al buio, mentre il banco si frantumava e si sollevava sotto i nostri piedi. Festeggiammo il 24 maggio, l'Empire Day, nel Ritz, cantando gli inni nazionali e ci stringemmo la mano con l'augurio di una rapida vittoria dell'esercito britannico. Non avevamo alcuna notizia sullo svolgimento della guerra, ma speravamo che i tedeschi fossero già stati respinti dalla Francia e che le armate russe avessero posto il loro sigillo sul successo degli alleati. A bordo dell'*Endurance* la guerra era un costante soggetto di discussione spesso accompagnato da numerosi piani di battaglia

elaborati sulla carta. Nell'ultima parte di maggio la luna, alta nel cielo stellato, continuava a seguire il suo percorso circolare. In generale il tempo era buono con temperature costantemente sotto zero. Il giornale di bordo del 27 maggio riportava: "Tempo bellissimo e limpido sotto una luce lunare vivida e costante. Sotto i raggi incredibilmente brillanti della luna, la mezzanotte è simile al mezzogiorno di un'ordinaria giornata nuvolosa in una regione a clima temperato. L'estrema trasparenza dell'atmosfera ci consente di avere otto ore di luce crepuscolare con uno splendido morbido bagliore dorato a nord. A bordo abbiamo poca brina e ghiaccio trasparente. La temperatura è a meno ventinove gradi. In cielo vediamo qualche filamento di cirri e, in una o due direzioni, un po' di fumo gelato, ma le fenditure e i canali nei pressi della nave sono di nuovo completamente ghiacciati".

Crean aveva cominciato a fare uscire i cuccioli sul ghiaccio, ed era divertente vederli rotolare al piccolo galoppo mentre cercavano semplicemente di rimanere a fianco della slitta lanciando di tanto in tanto, verso l'alto, uno sguardo supplichevole nella speranza di essere presi a bordo per una gita. A Crean, loro padre adottivo, i cuccioli avevano affiancato Amundsen, il più grosso cane della muta, che tiranneggiavano crudelmente. Si poteva spesso vederlo seduto al gelo sul pack con aria di filosofica rassegnazione mentre un grosso cucciolo occupava l'entrata del suo *dogloo*. L'intruso era generalmente il cucciolo Nelson, che si limitava a mostrare le sue zampe anteriori e il muso: si poteva essere sicuri che alle sue spalle si trovavano Nelly, Roger e Toby accovacciati in confortevole compagnia. All'ora del pasto Crean doveva fare la guardia alla porzione di Amundsen per evitare che i cuccioli mangiassero anche la razione del grosso cane, che si teneva generosamente in disparte. In qualche occasione sembrava che, punti dal rimorso, volessero indennizzarlo trascinando davanti al suo canile la testa di una foca, un mezzo pinguino o un grosso pezzo di carne o di grasso congelato. Era interessante osservare questo grosso cane che giocava con i cuccioli, afferrandoli per la gola o per il collo con atteggiamenti apparentemente feroci ma in realtà del tutto inoffensivi: in pratica insegnava loro come comportarsi nel mondo, avvezzandoli alle sottigliezze della vita canina.

Lo spostamento alla deriva dell'*Endurance* attanagliata nel pack proseguì senza incidenti di rilievo anche a giugno. In qualche occasione si

manifestarono fenomeni di pressione, ma il ghiaccio nelle immediate vicinanze della nave rimase compatto. La luce ora era pessima, salvo che nei periodi in cui una luna amica si alzava sull'orizzonte. Solo verso mezzogiorno un debole crepuscolo ci ricordava l'esistenza del sole e ci consentiva di fare allenare i cani. Su di loro si concentravano in quei giorni tutte le nostre attenzioni. Il movimento dei ghiacci era fuori da qualsiasi possibilità di controllo da parte nostra, e non c'era nulla da guadagnare a lasciare che la mente si tormentasse con i problemi del futuro anche se, in realtà, non era facile evitare i momenti di preoccupazione. Qualunque fosse stato il destino che ci era riservato, era essenziale dedicarci all'addestramento e all'allenamento dei cani; per questo le mute venivano portate all'aperto non appena il tempo lo permetteva. Era inevitabile che ne derivasse uno spirito competitivo che portò a far svolgere il 15 di quel mese una grande gara, il 'derby antartico'. Fu un evento memorabile, accompagnato da pesanti scommesse: tutti i miei compagni a bordo fecero da spettatori, pronti a guadagnare o a perdere in base ai risultati della gara. Si fece qualche scommessa in denaro ma quelle più elettrizzanti avevano come posta scorte di cioccolata o sigarette. Il tracciato partiva dal passo di Khyber, all'estremità orientale del vecchio canale a prua della nave, e raggiungeva il traguardo dopo circa settecento metri, in corrispondenza del capo libero dell'asta di fiocco. Le cinque mute si schierarono nel crepuscolo oscuro del mezzogiorno, con una temperatura di meno diciotto gradi e un'aurora debolmente ondeggiante a sud. Il segnale di partenza sarebbe stato dato accendendo la luce della stazione meteorologica. A me spettò il compito di dare il via, Worsley era il giudice di gara e James il cronometrista. Il nostromo, con un cappello di paglia che arricchiva il suo usuale abbigliamento antartico, stava in piedi su una cassa vicino al traguardo e veniva aiutato da una coppia di individui dall'aria equivoca che gridavano le quotazioni scritte su un cartello che portava appeso al collo: le quotazioni per la vittoria erano di sei a quattro per Wild, alla pari per Crean, due a uno per Hurley, sei a uno per Macklin e otto a uno per McIlroy. Appesi a una tribuna improvvisata sventolavano fazzoletti di tela mentre i cuccioli, che non avevano mai visto uno spettacolo del genere, stavano seduti tutt'attorno ululando per l'eccitazione. Nella semioscurità gli spettatori non potevano seguire la corsa in lontananza, ma udirono le grida dei conducenti via via che le mute si avvicinavano, e festeggiarono la

vittoria del favorito con uno scoppio di applausi che avrebbe profondamente stupito qualsiasi foca o pinguino eventualmente presente nelle vicinanze. Il tempo di Wild era di due minuti e sedici secondi corrispondenti a una velocità di dodici miglia all'ora.

Il 22 giugno festeggiammo il solstizio d'inverno; il crepuscolo durò circa sei ore e a mezzogiorno la luna proiettava una discreta luce insieme a un bagliore a nord che tingeva di rosa uno splendido fascio di nubi all'orizzonte. Allo scandaglio trovammo un fondo sabbioso a quattrocentosettanta metri di profondità. Pur avendo un'ampia visuale verso ovest, dalla testa d'albero non si vedeva terra. Fu per noi un giorno di vacanza, in cui ci dedicammo solo ai lavori indispensabili; dopo la migliore cena che il cuoco avrebbe potuto offrirci, ci riunimmo al Ritz trascorrendo la sera tra chiacchiere, canti e brindisi. Dopo la cena di mezzanotte cantammo *God Save the King* e ci augurammo vicendevolmente ogni successo nei giorni di luce e di fatica che ci attendevano. In quei giorni il movimento alla deriva dell'*Endurance* si era accelerato in modo insolito, sotto la spinta di un vento teso da sud e da sud ovest. In cinque giorni ci eravamo spostati a nord per trentanove miglia con un vento che, per non più di un'ora, aveva raggiunto la forza di un vento di burrasca. L'assenza di venti violenti, in confronto alle tormente quasi incessanti del mare di Ross, era una caratteristica del mare di Weddell che in quei mesi invernali si incise nella mia memoria.

L’Endurance è condannata: la pressione di migliaia di tonnellate di ghiaccio ha trasformato la nave indifesa in un giocattolo.

Pochi giorni dopo il ‘derby’ organizzammo una nuova gara. Le due mute migliori, condotte da Hurley e da Wild, si incontrarono di nuovo in una corsa dal passo di Khyber. La muta di Wild con un carico di quattrocento chili, cinquanta per cane, percorse i settecento metri in due minuti e nove secondi a una velocità di undici miglia e mezzo all’ora. La muta di Hurley, con lo stesso carico, terminò il percorso in due minuti e sedici secondi, ma la vittoria fu assegnata dal giudice a Hurley perché il carico della slitta di Wild non era corretto. In effetti io facevo parte di quel carico e, a cinquanta metri dal traguardo, una sbandata dovuta a un cumulo di neve fresca mi aveva sbalzato nella neve. Per dare giustizia ai cani va aggiunto che questo incidente, pur giustificando la squalifica, non poteva spiegare la differenza nei tempi registrati tra le due mute.

L’approssimarsi del ritorno del sole era preannunciato da splendidi bagliori di alba che tingevano l’orizzonte nei primi giorni di luglio. Il 10 il crepuscolo durò nove ore e il cielo, ai limiti dell’orizzonte settentrionale, mantenne una tinta dorata per quasi sette ore. In tutte le direzioni, fino alla distanza di trecento metri dalla nave, erano comparse numerose fenditure e canali. Poco sopra l’orizzonte settentrionale fluttuavano sottili linee nere, probabili canali lontani riflessi sulle nuvole. Di tanto in tanto giungeva il rumore pacato di fenomeni di pressione che non coinvolgevano la nave. A mezzanotte dell’11 maggio, nel canale a prua dell’*Endurance* si aprì una fenditura, che verso le due aveva raggiunto in alcuni punti una larghezza di duecento metri comunicando con un’area di acque libere a sud ovest. Sentimmo forti rumori di pressione lungo la fenditura, che presto si chiuse fino a restringersi a circa trenta metri per poi ricongelarsi in breve tempo. La temperatura era a meno trenta.

La sera del 13 si scatenò la più violenta tormenta da noi subita nel mare di Weddell, e la mattina seguente i canali sopravento e il lato sud della nave erano sepolti sotto un metro e mezzo di neve. Diedi ordine che nessuno si arrischiasse oltre i canili. La nave era invisibile già alla distanza di cinquanta metri ed era impossibile mantenere l’orientamento nel vento furioso e nel turbinio della neve. Era impossibile marciare contro vento. Nel giro di due minuti la neve avrebbe incrostato la faccia e gli occhi, esponendo al rischio di gravi congelamenti chi avesse tentato di resistervi. I cani rimanevano nelle loro cucce per la maggior parte del tempo; quelli più esperti di tanto in tanto sporgevano una zampa per tener libera l’apertura da

cui respiravano. La sera la burrasca soffiava con una forza di ottanta miglia all'ora, che faceva vibrare l'intera nave. Dopo esser rimasti ben riparati negli alloggiamenti, la mattina del 14 tutti gli uomini uscirono fuori per spalare la neve dal ponte e dai canili. Il vento, ancora pungente e penetrante con una temperatura attorno ai meno ventinove, ci imponeva di stare in guardia contro i congelamenti. Almeno cento tonnellate di neve si erano accumulate contro la prua e il fianco sinistro e, da questo lato, il peso della neve aveva spinto in basso il banco. Il canale a prua si era riaperto nella notte, aveva frantumato il pack da nord a sud e si era nuovamente gelato aggiungendo altri trecento metri alla distanza fra la nave e il passo di Khyber. La squadra di emergenza completò il suo lavoro all'ora di pranzo. La tormenta andava scemando e una luna di tre giorni era apparsa come una falce rossa all'orizzonte settentrionale. Durante la burrasca la temperatura era oscillata fra i meno ventuno e i meno trentasei. Normalmente, durante una tormenta la temperatura tende a salire: la mancanza di questo effetto föhn stava a indicare l'assenza di terre elevate nel raggio di almeno duecento miglia a sud e a sud est. Il tempo non migliorò fino al 16 giugno. Notammo che la tormenta aveva completamente modificato l'aspetto del pack circostante. Il banco che, come un'isola, includeva l'*Endurance* era ancora solido, ma in tutte le direzioni si vedevano fenditure e accumuli di ghiaccio sollevati dalle forze di pressione. Un'area di acqua libera denunciata dai suoi riflessi sulle nuvole in cielo sembrava essersi formata all'orizzonte nord.

Le forze di pressione, rivelate da lontani brontolii e dalla comparsa di creste gigantesche di ghiaccio, ci tenevano sempre più in ansia. Le aree interessate da questi preoccupanti episodi si avvicinavano lentamente alla nave. Il 21 luglio sentimmo stridere e cozzare i banchi di ghiaccio che muovevano verso sud ovest e ovest, e vedemmo fenditure che si aprivano, modificavano il loro aspetto e si chiudevano davanti a noi. "In alcuni punti il ghiaccio si affastella e raggiunge un'altezza di tre-quattro metri, mentre i banchi si spostano l'uno contro l'altro alla velocità di duecento metri all'ora. Il rumore somiglia al ruggito delle onde che si infrangono in lontananza. Stando in piedi su un banco di ghiaccio in movimento si ha l'impressione che risenta del respiro e dei colpi di un robusto gigante sotto di sé". Nel primo pomeriggio del 22 si aprì a trentacinque metri dal fianco sinistro una fenditura larga mezzo metro che si estendeva per circa due

miglia da sud ovest a nord est. Feci portare a bordo tutte le slitte e affidai a un particolare servizio di guardia il compito di intervenire nel caso fosse stato necessario allontanare i cani dal pack. Questa fenditura era il frutto di una potente forza di pressione che si era sviluppata in un punto a trecento metri a sinistra della prua, dove si era formato un selvaggio e minaccioso accumulo di enormi blocchi di ghiaccio. In quel punto la forza di pressione era tanto elevata da aver sollevato a un'altezza di cinque metri sopra la superficie del banco una serie di blocchi di ghiaccio pesanti molte tonnellate. Con Worsley e Wild, ci eravamo suddivisi i turni notturni di guardia e nessuno di noi ebbe un compito facile. La nave riceveva l'urto di pesanti collisioni che ci costringevano a controllare che nessun cane fosse caduto in acqua. Alla luce diurna apparve evidente la notevole riduzione subita dalla nostra isola durante la notte. I nostri lunghi mesi di riposo al sicuro erano finiti e ci attendeva un periodo di gravi tensioni.

Il giorno seguente feci sistemare sul ponte superiore a portata di mano della scialuppa di dritta diverse provviste per la marcia con le slitte, petrolio, fiammiferi e altri oggetti essenziali utilizzabili nel caso di un'improvvisa emergenza. Il ghiaccio strideva e si muoveva di continuo verso sud, e la sera comparvero sulla sinistra alcune ampie fenditure mentre un'altra si aprì lungo il fianco della nave a quindici metri di distanza. La tormenta aveva messo il ghiaccio in forte movimento verso nord e i venti di sud ovest e di ovest-sud ovest, prevalenti per due giorni su tre, sostenevano questo spostamento che mi auguravo continuasse senza ostacoli perché, andando alla deriva verso nord, avremmo avuto la possibilità di liberarci dal pack all'inizio di primavera. I sondaggi eseguiti in quei giorni misurarono una profondità dai trecentotrentacinque ai trecentoquarantacinque metri con un fondo di fango glaciale. Non si vedevano terre attorno a noi e la luce aumentava. Il 25 potemmo sentire e osservare numerosi segni di pressione nei ghiacci che ci circondavano, in buona parte vicini al lato sinistro della nave. A dritta, davanti alla prua, si sollevavano grandi blocchi di ghiaccio pesanti varie tonnellate e spessi fino a un metro e mezzo, che formavano cumuli alti fino a sei metri sovrapposti al vecchio banco. Il banco di ghiaccio che inglobava l'*Endurance* venne spinto qua e là da queste forze per tutta la giornata, ma prima di mezzanotte tornò nella sua posizione originale. "Il ghiaccio per miglia intorno a noi è molto più libero. Ci sono numerose fenditure e brevi canali verso nord est e verso sud est. Si formano

creste in tutte le direzioni e a sud est si vedono i riflessi dell'acqua libera sulle nuvole. Sarebbe per noi una liberazione poter fare qualcosa, ma purtroppo dobbiamo solo aspettare il momento in cui la nave sarà libera dai ghiacci. Se il banco continua a sciogliersi, potremo evadere in poche settimane e riprendere la nostra lotta. Ma nel frattempo la pressione è costante, ed è impossibile prevederne le conseguenze. Oggi, 26 luglio, subito prima di mezzogiorno uno spicchio di sole ha fatto capolino per rifrazione ed è rimasto visibile per un minuto, settantanove giorni dopo l'ultimo tramonto cui avevamo assistito. Pochi minuti prima una piccola macchia di sole era stata proiettata su una delle strie nere sopra l'orizzonte, tutti salutammo questo evento come segno della prossima fine del buio dell'inverno […]. Clark ha notato che con il ritorno della luce diurna ricompaiono le diatomee. Le sue reti escono dall'acqua tinte di un giallo pallido e anche gran parte del ghiaccio di nuova formazione ha una debole tinta bruna o gialla. Le diatomee non possono riprodursi in assenza di luce e il ghiaccio che si è formato dopo febbraio si riconosce nelle creste di pressione per il suo colore azzurro chiaro. Le masse di ghiaccio di più vecchia formazione hanno il colore marrone scuro della terra, oppure sono di un giallo opaco o di un marrone rossastro".

La rottura del nostro banco si verificò improvvisamente il primo agosto, sabato, esattamente un anno dopo che l'*Endurance* aveva lasciato il South-West India Dock per iniziare il suo viaggio verso sud. La posizione era a 72° 26' Sud e a 48° 10' Ovest. Il mattino aveva portato con sé un vento forte da sud ovest accompagnato da abbondante neve, e verso le otto, dopo aver subito qualche movimento allarmante, il banco si ruppe alla distanza di quaranta metri a dritta dalla prua; due ore più tardi il banco cominciò a frammentarsi attorno a noi sotto l'azione della pressione e la nave si inclinò di dieci gradi a dritta. Portammo immediatamente a bordo i cani e le slitte e alzammo la passerella. Gli animali si comportarono bene; salirono rapidamente a bordo quasi fossero coscienti del pericolo e andarono a occupare senza zuffe le loro gabbie sul ponte. Le forze di pressione stavano frantumando rapidamente il banco, accumulandone i pezzi attorno alla nave e forzandone altri sotto la chiglia. Improvvisamente l'*Endurance* si inclinò fortemente a dritta sotto la spinta del vento forte e contemporaneamente venne spinta più volte avanti, indietro e lateralmente dai frammenti del banco che stava andando in frantumi. La nave subì uno o

due violenti attacchi che superò senza uno scricchiolio. A un certo momento sembrava che fosse un giocattolo in preda ai vari banchi di ghiaccio che le si avvicinavano in successione; fu per me un sollievo quando l'*Endurance* venne bloccata da un ampio pezzo del nostro vecchio banco che si era incastrato sotto la carena a dritta. Feci liberare le scialuppe in modo che fossero pronte per essere calate, le rifornii di altre riserve addizionali e organizzai una doppia guardia. Per tutti valeva l'ordine di tenersi pronti, di dormire quando fosse possibile e di tenere a portata di mano gli indumenti più caldi. Attorno a noi giacevano le rovine della 'città dei cani', miste a frammenti delle creste di pressione. Alcune delle piccole dimore erano state schiacciate sotto i blocchi di ghiaccio, altre erano state ingoiate e polverizzate quando il ghiaccio sottostante si era aperto e subito richiuso. Era uno spettacolo triste, ma la mia principale preoccupazione riguardava il timone che era stato violentemente colpito dal ghiaccio. Riuscimmo ad allontanare con una pertica un grosso pezzo che si era incastrato fra il timone e il dritto di poppa, ma mi resi conto che ne era conseguito un danno sulla cui entità non era possibile pronunciarsi in quel momento.

Una volta stabilizzata nella sua nuova posizione, la nave si trovò sottoposta a fortissime pressioni. Alcune caviglie di legno si allentarono e qualche baglio si deformò lievemente sotto queste forze immani. Ma l'*Endurance* era stata costruita per resistere agli attacchi del ghiaccio e si sollevò con orgoglio quando i banchi le si insinuarono al di sotto. Attorno a noi gli effetti della pressione erano spaventosi. Enormi blocchi di ghiaccio rimasti in mezzo a due banchi in reciproco avvicinamento si sollevavano lentamente fino al momento in cui saltavano in aria come un nocciolo di ciliegia premuto fra il pollice e l'indice. La pressione di milioni di tonnellate di ghiaccio in movimento frantumava e schiacciava inesorabilmente qualsiasi ostacolo. Se la nave fosse rimasta immobilizzata fra queste forze la sua sorte sarebbe stata segnata.

Il vento di burrasca soffiò tutta la notte da sud ovest e si ridusse a vento teso nel pomeriggio del 2. La pressione era pressoché cessata. Probabilmente la burrasca ci aveva spinto addosso il pack da sud congestionando la nostra area; le pressioni si erano fermate quando il pack si era messo in moto nella sua interezza. La burrasca ci aveva portato un po' a nord, ma aveva esposto l'*Endurance* a quello che poteva risultare un brutto colpo. Il timone era stato violentemente spinto a dritta e la pala era

stata in parte strappata dall'asse. Addosso alla poppa si erano accumulate massicce formazioni di ghiaccio ed era impossibile verificare in quel momento l'entità del danno. In ogni caso non si potevano eseguire riparazioni sul pack in movimento. La nave rimase ferma per tutta la notte e il solo segno del persistere della pressione era il ripetersi di un lieve brontolio di colpi sordi. Avevamo allestito a bordo ripari e cucce per i cani.

Il 3 agosto il tempo era coperto e nebbioso: la luce, buona a mezzogiorno, fu una parentesi in un crepuscolo di nove ore. Dalla testa d'albero non si vedeva terra per un raggio di dieci miglia. In tutte le direzioni il pack, per quanto l'occhio potesse giudicare, era disordinato, con cumuli di ghiaccio ben consolidati e ampie creste di pressione. Alle ventuno, in base all'approssimativa altezza di Canopo, ci trovavamo a 71° 55' 17" di latitudine Sud, corrispondente a uno spostamento alla deriva nel corso di tre giorni di trentasette miglia a nord. Dovemmo sacrificare quattro dei cani più gravemente colpiti dall'infestazione dei vermi: nelle condizioni di quel momento non potevamo permetterci di mantenere animali tanto malandati. In ogni direzione il cielo non rifletteva segni di acqua libera. Dalla testa d'albero ci sembrava di intravedere verso ovest-sud ovest una barriera, o la terra o un lunghissimo iceberg a un'approssimativa distanza di venti miglia, ma la visuale si offuscò prima che potessimo chiarire i nostri dubbi. Nella stessa giornata tentammo inutilmente in due occasioni di scandagliare il fondo. L'apparecchio di Kelvin non toccò fondo a seicentosettanta metri, corrispondenti alla massima lunghezza del cavo. Con non poca fatica aprimmo un foro nel ghiaccio in prossimità della piattaforma di poppa che permetteva l'uso dell'apparecchio di Lucas. Il peso di quindici chili di cui era provvisto si rivelò troppo leggero: l'apparecchio si arrestò a ottocentoventi metri lasciandoci incerti se il fondo fosse stato raggiunto e, nella fase di recupero, il cavo che doveva tagliarsi la strada nel ghiaccio finì per strapparsi facendoci perdere il peso. In quello stesso giorno tutti i marinai, insieme al carpentiere, allestirono i canili sul ponte superiore cosicché la sera tutti i cani erano bene al riparo, protetti contro qualsiasi tempo. All'orizzonte, il sole si era reso visibile attraverso le nubi per quasi un'ora.

I restanti giorni di agosto trascorsero senza importanti avvenimenti. Il ghiaccio intorno alla nave si era consolidato, con movimenti appena accennati del pack circostante. L'addestramento dei cani e dei cuccioli

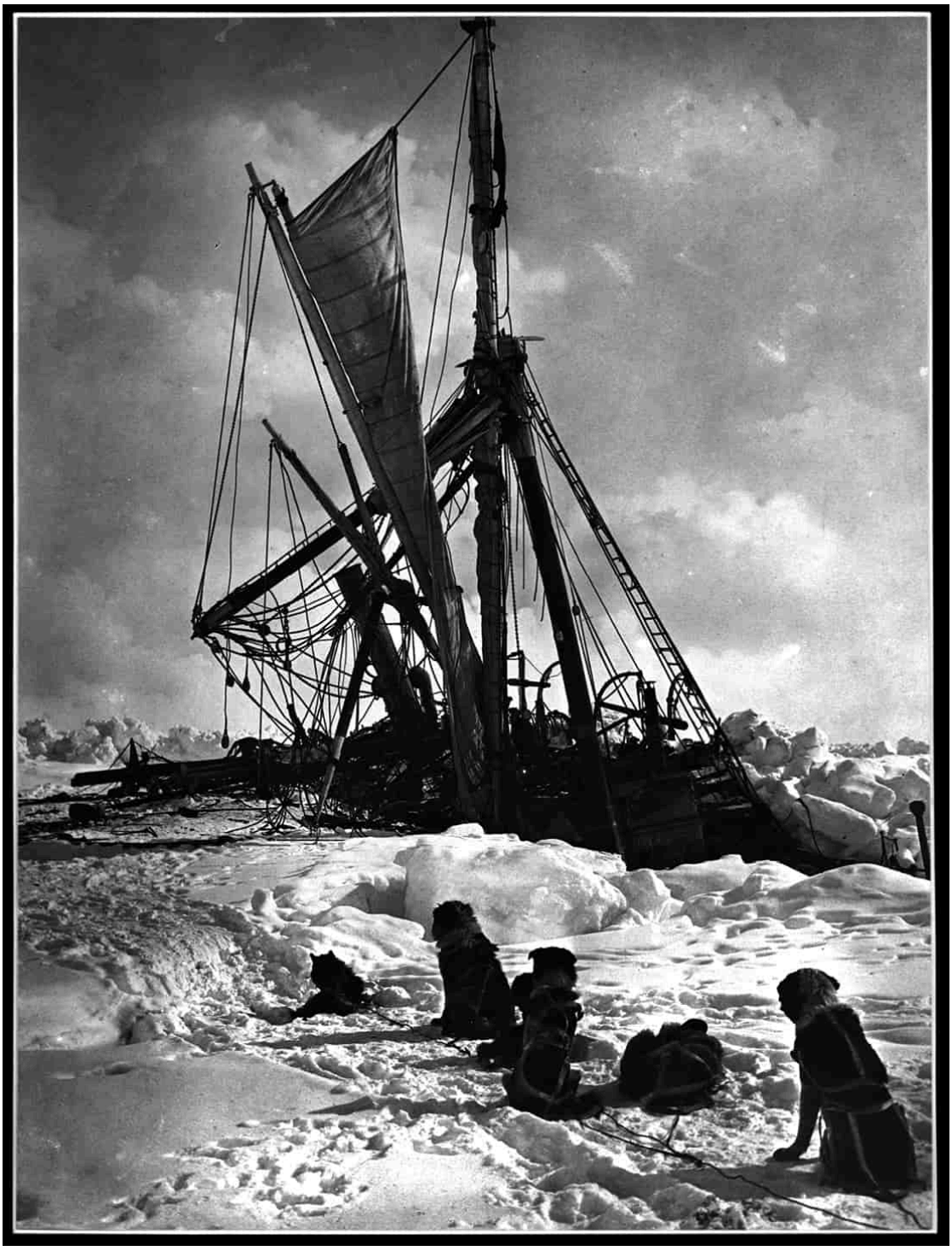
procedeva attivamente e ci teneva occupati e in movimento. Si manteneva costante lo spostamento alla deriva verso nord ovest. Poco fortunate risultarono le operazioni di scandaglio, intralciate dal cattivo tempo e dalle frequenti rotture dell'apparecchiatura, ma il netto aumento della profondità dimostrava che avevamo superato i limiti della piattaforma del mare di Weddell. Il sondaggio del 10 agosto, che aveva dato una profondità di circa tremila metri, si accordava con i tremilacinquecento rilevati da Filchner centotrenta miglia a est della nostra posizione. A mezzogiorno dell'8 agosto ci trovavamo a 71° 23' Sud e a 49° 13' Ovest. La temperatura continuava a mantenersi sotto lo zero mentre la luce diurna andava aumentando. Catturammo alcuni pinguini imperatore in cammino verso sud ovest. Dieci pinguini catturati il 19 erano tutti in cattive condizioni; lo stomaco non conteneva che sassi e qualche osso di seppia. Il 17 lo scandaglio toccò il fondo a tremila metri, in una posizione che si trovava dieci miglia a est di quella assegnata dalle carte alla Terra di Morell. Dalla testa d'albero non si vedeva terra e ne dedussi che la Terra di Morell deve essere aggiunta alla lunga lista di isole antartiche e di coste continentali che, a un più attento esame, sono risultate essere degli iceberg. Nelle giornate limpide potevamo ampiamente osservare in ogni direzione dalla testa d'albero e vedere che la linea dell'orizzonte era interrotta solo da iceberg a noi ormai ben noti. In quell'occasione contammo circa un centinaio di iceberg che ricordavano perfettamente quelli che, sette mesi prima, avevano cominciato ad andare alla deriva insieme a noi. Gli scienziati avrebbero voluto esaminare uno degli iceberg circostanti più vicini, ma era difficile e soprattutto pericoloso muoversi con le slitte fuori della zona a noi familiare in prossimità della nave. Ne fu prova il tentativo di Worsley, Hurley e Greenstreet, che il 20 agosto si erano avventurati verso il Rampart Berg finendo in un canale di ghiaccio recente che oscillava pericolosamente sotto i loro piedi: si salvarono con una rapida ritirata.

Lo stesso giorno ammirammo uno splendido miraggio del tipo fata Morgana. La giornata era limpida e serena con cielo azzurro e un po' di brina sull'alberatura. "Il pack più lontano si proietta in alto a formare una serie di bastioni torreggianti simili a una barriera, che si riflettono in laghi e canali blu ai loro piedi. Alle spalle di questa barriera compaiono una dopo l'altra grandi città bianche e dorate di aspetto orientale che indicano l'esistenza di lontane montagne in parte a noi ignote. Più in alto galleggiano

ondeggiando le schiere ocra e violette degli iceberg e di un pack ancora più lontani: salgono e scendono, tremolano, si dissolvono e riappaiono in una scena in continuo movimento. Quelli a sud, colpiti dai raggi del sole, sono dorati, mentre le masse glaciali a nord hanno un color porpora. Qui, gli iceberg cambiano di forma: inizialmente simili a un castello, si gonfiano in un pallone poco sopra l'orizzonte per dare quindi origine a un fungo gigantesco, a una moschea o a una cattedrale. La caratteristica principale è il modo in cui gli oggetti si allungano verticalmente, trasformando una piccola cresta di pressione in una serie di spalti merlati o di scogliere torreggianti. Il miraggio è un fenomeno di rifrazione intensificato dalle colonne di aria resa relativamente più calda dalle numerose fenditure e dai canali che si sono aperti a una distanza fra le otto e le venti miglia da noi a nord e a sud". Notammo in quel giorno che la nostra posizione relativa al Rampart Berg si era modificata. Si era aperto un largo canale, indice della comparsa nel pack di un movimento differenziato che poteva preannunciare nuovi fenomeni di pressione. Poche ore dopo, le mute dei cani di ritorno dall'allenamento incrociarono uno stretto canale che si era aperto davanti alla nave. Questo canale raggiunse rapidamente i venti metri di larghezza e sarebbe stato un grave ostacolo se le mute si fossero trovate sul lato sbagliato. Alla sua chiusura, avvenuta il 25 agosto, fece seguito la comparsa di fenomeni di pressione nelle sue vicinanze.

Il 24 agosto eravamo due miglia a nord del punto più meridionale raggiunto da Morell e, rispetto alla sua posizione, ci trovavamo spostati di dieci gradi, ossia più di duecento miglia a ovest. Dalla testa d'albero non si poteva vedere terra nel raggio di venti miglia, ma nessuna terra di altezza superiore ai centocinquanta metri sarebbe sfuggita al nostro sguardo fino a una latitudine di 52° Ovest. L'inesistenza di una Nuova Groenlandia del Sud venne ulteriormente confermata da un sondaggio di tremilacinquecentoquaranta metri eseguito il 25. Negli ultimi giorni del mese si verificarono diversi movimenti del ghiaccio nei pressi della nave e, nella notte del 26, tutti gli uomini furono messi in stato di allerta, perché ai rumori di pressione aveva fatto seguito la frantumazione del ghiaccio a fianco della nave. Sul momento questi segnali allarmanti non ebbero ulteriori sviluppi ma, nella tarda notte del 31, il ghiaccio cominciò a muoversi di fronte alla nave e sul suo lato sinistro. Cigolii e scricchiolii del legno associati a sordi schianti a prua e a poppa davano la misura della

violenta tensione cui erano sottoposte le strutture della nave. La pressione continuò per tutto il giorno seguente facendo di tanto in tanto flettere verso l'alto i bagli e le tavole del ponte. Per azione del vento e delle correnti, pesanti banchi di ghiaccio si scontravano fra loro andando in frantumi: la nave sembrava occupare in quel momento una posizione non invidiabile al centro del conflitto. Essa tuttavia resisteva coraggiosamente e la sentina non presentava tracce d'acqua, quantunque da sei mesi le pompe fossero rimaste inattive. Il pack si estendeva fino ai limiti dell'orizzonte in tutte le direzioni. Calcolai che eravamo a duecentocinquanta miglia dalla più vicina terra nota e a più di cinquecento dalla baia Wilhelmina, il più vicino avamposto della civiltà. Mi auguravo di non dover affrontare una marcia sul pack in movimento. Sapevamo che l'*Endurance* era robusta e sicura, ma nessuna nave costruita dall'uomo riuscirebbe a sopravvivere se, presa dal ghiaccio in un'invincibile morsa, fosse impossibilitata a sollevarsi sopra i banchi che la comprimono. Furono giorni di ansia. Il 2 settembre, di primo mattino, la nave sobbalzò e si scosse in un coro di gemiti e di scricchiolii che fece accorrere sul ponte alcuni degli uomini che riposavano in cuccetta. Più tardi nel corso della giornata la pressione si attenuò, mentre il ghiaccio sul lato sinistro si spezzava allontanandosi dal lato della nave compreso fra la prua e l'attrezzatura fissa dell'albero di maestra. L'*Endurance* era ancora bloccata a poppa e in prossimità del timone, mentre una gran massa di ghiaccio aderiva al lato sinistro della prua, alzandosi per un metro dalla superficie del banco. Mi chiedevo se questo ghiaccio avesse fatto presa aprendosi una breccia nel fasciame.



L’Endurance, sotto lo sguardo dei cani, colpita a morte dal pack nel mare di Weddell.

Capitolo quarto. La perdita dell'*Endurance*

Per tutto il mese di settembre i ghiacci ben raramente rimasero immobili ma, fino alla fine del mese, non ci crearono seri problemi. Il rombo sordo delle forze di pressione rompeva il silenzio dei campi ghiacciati portandoci segnali di allarme e di minaccia. Dalla coffa assistevamo di tanto in tanto alla formazione di creste di pressione. Il sole scintillava sulla superficie dei banchi di ghiaccio andati in frantumi e accatastati in accumuli che si alzavano e poi ricadevano lontani dalla linea di pressione. L'area di turbolenza avanzava verso di noi, indietreggiava e di nuovo avanzava. Sull'*Endurance* le fasi di lavoro e di svago si alternavano regolarmente. Avevamo elaborato piani e messo in atto preparativi in previsione delle emergenze che avrebbero potuto presentarsi nella primavera in arrivo, ma sembrava esserci sempre una gran quantità di lavoro sulla nave e sui ghiacci che la imprigionavano. Le corse con i cani e le impegnative partite di hockey e di calcio sulla superficie irregolare del banco coperta dalla neve tenevano in buona forma tutti gli uomini. Le note,

prese dal diario di uno o due di questi giorni di settembre, possono dare un'idea della nostra vita e dell'ambiente che ci circondava:

"4 settembre. Temperatura, meno venticinque. Brezza leggera da est, cielo azzurro, stratocumuli. Nella mattinata ho notato a nord diversi stratocumuli di un netto color terracotta o biscotto, che andavano da est a ovest probabilmente originati da qualche vulcano della Terra di Graham, attualmente distante da noi circa trecento miglia a nord ovest. Le correnti d'aria più alte vengono probabilmente da quella direzione. Molta brina. Entro i limiti della nostra visuale, il pack è compatto e privo di variazioni. Nessuna terra in vista entro le venti miglia. Nessun segno di vita animale.

"7 settembre. Temperatura, meno ventiquattro. Venti moderati da est e sud est, cielo coperto e nebbioso, con neve leggera fino a mezzanotte, quando il tempo è migliorato. Verso mezzogiorno cielo azzurro e tempo buono. Molta brina sull'alberatura. Uno spesso strato di neve fresca sulla nave e sul banco di ghiaccio brilla alla luce del sole. Piccoli addensamenti di nebbia debolmente colorata d'azzurro si alzano dalle porzioni più basse e salmastre del pack, che si stende compatto fino all'orizzonte. Tutt'attorno, rifrazione elevata. A dieci miglia a ovest un iceberg tabulare alto almeno quindici metri è un buon indice del livello di rifrazione. Osservato dalla testa d'albero nei giorni normali, si staglia nettamente sull'orizzonte; con una certa rifrazione, il pack alle sue spalle sembra sollevarsi verso l'alto; oggi vediamo il pack estendersi per molte miglia oltre e sopra l'iceberg. Molti altri iceberg, di cui generalmente si vede la sagoma, sembrano a prima vista scomparsi, ma a un esame più attento appaiono come grosse macchie di materiale scuro molto sotto l'orizzonte. Normalmente la rifrazione porta a soprastimare l'altezza del sole quando la si misura per fare il punto, ma oggi l'orizzonte è spinto talmente in alto da far misurare un'altezza minore di 12'. Nessuna terra in vista entro un raggio di venti miglia. Calata la rete a strascico di Clark con un cavo lungo mille metri e recuperata al ritmo di tre miglia all'ora trascinando il cavo sul pack. Magro il bottino: meduse e qualche larva di pesce. Allenamento dei cani al traino delle slitte. Sotto il controllo di Crean i cani più giovani tirano bene come le mute migliori, anche se con forza minore. Da più di due settimane Hercules si è nominato direttore d'orchestra. Due o tre volte nel corso delle ventiquattro ore, dà l'avvio con un ululato grave e melodioso a un coro che lo segue dopo circa trenta secondi riempiendo l'intero pack: il canto

grandioso, profondo e in un crescendo armonico di tutto il branco di mezzi lupi".

Verso la metà di settembre eravamo a corto di carne fresca per i cani. Foche e pinguini sembravano avere disertato del tutto i nostri dintorni. Erano passati quasi cinque mesi dal giorno in cui avevamo ucciso l'ultima foca e da allora si erano visti ben pochi pinguini. Clark, che sfruttava ogni possibile occasione per lavorare con la rete a strascico, aveva notato l'assenza di plancton nell'acqua di mare; era dunque probabile che le foche e i pinguini fossero andati altrove, alla ricerca del loro cibo abituale. Il 23 settembre gli uomini catturarono un pinguino imperatore. Quando questo, emerso da una fenditura, venne tratto sul ghiaccio, i cani che si stavano allenando al traino entrarono in grande agitazione e i conducenti, malgrado gli sforzi, non riuscirono a salvarlo. Il giorno seguente Wild, Hurley, Macklin e McIlroy con le loro mute andarono fino allo Stained Berg, circa sette miglia a ovest della nave, e si imbatterono in una foca cancrivora che uccisero e lasciarono sul posto, dopo averla spellata, per poterla caricare più tardi. Dalla cima dell'iceberg, localizzato a circa 69° 30' Sud e a 51° Ovest e alto circa trentacinque metri, non si vedeva terra in nessuna direzione. I campioni di ghiaccio debolmente colorato prelevati dall'iceberg contenevano polvere con granelli di arenaria nera o di sabbia. Il 26 settembre catturammo un'altra foca, un maschio di Weddell. Il ritorno delle foche giungeva più che mai opportuno, perché avevamo quasi esaurito la scorta invernale delle gallette per i cani e dovevamo nutrirli con la carne. D'altra parte, il grasso di foca integrava le nostre ormai ridotte riserve di carbone destinate a riattivare la caldaia a vapore, se si fosse reso possibile riprendere la navigazione. Per sfruttare meglio la luce del giorno spostammo in avanti di un'ora gli orologi. "Questo equivale ad assecondare la vile ma universale passione dell'uomo, ma soprattutto dei naviganti, di alzarsi tardi; se volessimo essere onesti dovremmo iniziare il lavoro un'ora prima senza maltrattare l'orologio".

Negli ultimi giorni di settembre i rumori della pressione si fecero più forti e dovetti constatare che l'area di turbolenza si stava avvicinando alla nave. Erano entrate in gioco forze violentissime e le zone di ghiaccio compatto attorno all'*Endurance* si riducevano sempre più. Il 30 settembre fu un giorno pessimo. Alle quindici, dopo una mattinata positiva, nella quale ci assicurammo due pinguini e cinque foche e ne avvistammo altre

tre, le fenditure che si erano aperte nella notte lungo i fianchi della nave cominciarono a spostarsi lateralmente. La nave si trovò esposta a una violentissima pressione sul lato anteriore sinistro, ricevendo i colpi più violenti all'altezza dell'albero di trinchetto. I ponti vibravano e sobbalzavano, i bagli si inarcavano e i puntali di ferro si piegavano e si allentavano. Misi in allarme tutti gli uomini perché fossero pronti a qualsiasi tipo di emergenza. Anche i cani sembravano percepire l'ansiosa tensione di quel momento. Ma la nave si opponeva valorosamente e, nell'istante in cui sembrava aver raggiunto i limiti della resistenza, il gigantesco banco che esercitava la pressione su di noi si ruppe trasversalmente, concedendoci una tregua. "Il comportamento della nave nel ghiaccio è stato meraviglioso", scrisse Worsley. "Da quando siamo stati bloccati, la sua solidità e la sua resistenza hanno infinite volte superato qualsiasi immaginazione. È stata esposta a una pressione di un milione di tonnellate e si è nobilmente sollevata posandosi sui ghiacci fuori dall'acqua. È stata sbalzata qua e là come un volano una dozzina di volte. È stata deformata da una pressione paurosa che ha fatto inarcare i bagli verso l'alto; i suoi fianchi si sono aperti e richiusi come se si fosse curvata nel senso della lunghezza gemendo simile a un essere vivente. Sarebbe triste che una piccola nave tanto coraggiosa finisse schiacciata dallo spietato, lento strangolamento operato dal pack di Weddell, dopo dieci mesi di una delle lotte più tenaci ed eroiche che mai nave abbia dovuto affrontare".

L'*Endurance* meritava tutto il bene che si poteva dire a suo favore. I mastri d'ascia non avevano mai fatto un lavoro migliore o più sapiente; ma fino a che punto sarebbe riuscita a combattere in quelle condizioni? Stavamo andando alla deriva nell'area congestionata della zona occidentale del mare di Weddell, la parte peggiore del mare peggiore del mondo: qui il pack sotto la spinta irresistibile del vento e della corrente si scontra con la costa occidentale e si ammassa in creste irregolari e in caotici campi di pressione. Avrebbe avuto per noi un'importanza vitale sapere se il ghiaccio si sarebbe aperto tanto da lasciarci liberi o, per lo meno, da permetterci di liberarci prima che la deriva ci portasse nell'area più pericolosa. Purtroppo, né il silenzio degli iceberg né gli stridori del pack potevano darci una risposta, e non ci restava che affrontare con ansia il mese di ottobre.

Il primo di ottobre alcuni canali si erano aperti, ma non tanto da permetterci di percorrerli anche nel caso in cui fossimo riusciti a liberare

l'*Endurance* dal banco che la bloccava. Era un giorno calmo, nebbioso, con un cielo coperto al mattino ma più limpido nel pomeriggio, che ci offrì lo spettacolo di pareli ben definiti. Di tanto in tanto la nave subiva gli effetti di moderate forze di pressione. Wild abbatté due esemplari maschi di foca cancrivora che si erano arrampicati sul banco in prossimità della nave. Erano entrambi grossi animali in ottime condizioni e questo fugò il timore di veder scarseggiare le riserve di carne fresca per i cani. Il fegato di foca risulta una gradita variante nel nostro menu. Le due foche, come molti esemplari della stessa specie, avevano diverse lunghe cicatrici parallele distanti circa dieci centimetri: segni evidenti lasciati dalle orche. Una foca maschio, uccisa il giorno dopo, aveva quattro cicatrici parallele lunghe quaranta centimetri e piuttosto profonde; una pinna le era stata quasi strappata. L'animale era sfuggito per poco al morso di un'orca. Evidentemente la vita sotto il pack non è mai monotona. Molti iceberg nei dintorni della nave stavano cambiando le loro posizioni reciproche molto più di quanto non fosse avvenuto nei mesi precedenti. I banchi erano in movimento.

Domenica 3 ottobre la nostra posizione era a 69° 14' Sud, 51° 08' Ovest. Durante la notte il banco che bloccava la poppa della nave si frantumò in diversi punti e questo sembrò aver attenuato la pressione sul timone. La mattina era nebbiosa con qualche nevicata, ma nel corso della giornata il tempo si schiarì lasciandoci vedere il pack che andava rompendosi. Si erano aperti nuovi canali mentre molti di quelli vecchi si erano chiusi. Ai lati di alcune fenditure si innalzavano creste di pressione. Il ghiaccio, formatosi nel giro di una stagione di circa duecentotrenta giorni, aveva uno spessore di un metro e mezzo, coperto da venti centimetri di neve. Agli inizi di settembre era lievemente più spesso: si poteva pensare che uno scioglimento avesse preso avvio negli strati profondi. Negli ultimi giorni di settembre, Clark aveva registrato in acqua temperature superiori ai meno dieci gradi a una profondità di duecentosettanta e di trecentosessanta metri. Ovviamente il ghiaccio aveva raggiunto il suo massimo spessore per congelamento diretto, mentre i banchi più vecchi e più pesanti si erano formati per il consolidamento delle formazioni create dalle forze di pressione e per il sovrapporsi dei banchi sotto tensione. La temperatura dell'aria era ancora bassa: meno trentuno il 4 ottobre.

I movimenti del ghiaccio aumentavano. Il 6 ottobre si vedeva in tutte le direzioni il fumo di ghiaccio derivante dall'apertura di nuovi canali. In una zona somigliava al fumo generato da una grande prateria in fiamme che si innalzava in cielo trasformandosi sotto la spinta del vento in pesanti masse scure rotolanti; in un'altra zona assumeva l'aspetto del fumo che saliva verticalmente nel cielo dalla locomotiva di un treno che si muoveva insieme al vento; altrove una serie di colonne di fumo dava l'effetto di una flotta di navi da guerra che si muoveva in linea. Il giorno seguente le fenditure e i canali si allargarono a un punto tale che se fossimo riusciti a forzarci il cammino con l'*Endurance* per trenta metri avremmo potuto muoverci per due o tre miglia: ma il tentativo non prometteva alcun risultato utile. Durante il resto di quella settimana la situazione rimase immutata. Domenica 10 ottobre la nostra posizione era a 69° 21' Sud, 50° 34' Ovest. La giornata fu disturbata da un improvviso disgelo. La temperatura era salita da meno ventitré gradi a meno uno, il valore più alto da gennaio, e l'interponte della nave grondava umidità. Il ponte superiore era libero dal ghiaccio e dalla neve e le cabine diventarono spiacevolmente sudice. I cani, che odiavano l'umidità, avevano un'aria afflitta. Ovviamente ognuno finisce per preferire le condizioni alle quali si è adattato. Avevamo vissuto a lungo a temperature tanto basse da essere considerate intollerabili nella vita civile; in quel momento giudicavamo spiacevolmente elevata una temperatura che avrebbe fatto rabbrividire un uomo non abituato. Con la fine dell'inverno, segnalata dal disgelo, ci apprestammo a ritornare nelle cabine del ponte principale. L'11 ordinai di smontare le protezioni a poppa e di fare i preparativi necessari a rimettere in movimento la nave non appena si fosse liberata dai ghiacci. Il carpentiere aveva costruito a poppa sulla ruota del timone una cabina per proteggerci dal freddo e dal cattivo tempo. Il ghiaccio continuava a sciogliersi e non avevamo terre in vista nel raggio di venti miglia.

Per molti giorni la temperatura rimase relativamente alta. Il 12 tutto l'equipaggio si trasferì nelle cabine superiori dei quartieri estivi con molto rumore e frequenti risate. La primavera era nell'aria e, pur nell'assenza di germogli verdi che allietassero i nostri occhi, nei canali era almeno comparso un allegro movimento di foche, di pinguini e anche di balene. Stava avvicinandosi il momento di una ripresa del lavoro e, malgrado la gravità della nostra situazione, guardavamo fiduciosi al futuro.

I cani si trovavano in uno stato di perpetuo tumulto alla vista di tanto movimento. Giunsero al limite della pazzia quando un pinguino imperatore dall'atteggiamento solenne li squadrò gravemente da un punto elevato del banco finendo per emettere un "quark" abbastanza irridente. Alle diciannove del 13 ottobre la nave si liberò dal banco su cui aveva posato il suo fianco di dritta e si poté raddrizzare. Si liberò anche il timone, ma l'elica, forzata dal banco che l'aveva colpita nei primi giorni di agosto, era rimasta di traverso. La trasparenza dell'acqua ci lasciò vedere il timone leggermente deviato verso sinistra sulla linea di galleggiamento: si muoveva liberamente. L'elica, per quanto era possibile vedere, sembrava intatta ma non la si poteva muovere con il dispositivo manuale, probabilmente a causa di un velo di ghiaccio nel manicotto e nel premistoppa dell'asse. In quel momento mi sembrò inutile occuparcene. Benché nel corso di otto mesi le pompe di aspirazione non fossero mai state attivate, nelle sentine non c'era traccia d'acqua e il ghiaccio era presente in quantità modesta. In quello stesso giorno riprendemmo i pasti nel quadrato ufficiali.

14 ottobre 1915. Il ghiaccio si muove con forza sulla prua della barca e il fragore di una frattura fa precipitare tutti gli uomini in coperta: una fenditura si è aperta davanti alla nave e corre lungo il fianco destro fino a raggiungerne un'altra che si è aperta a poppa.

Il 14 ottobre la brezza da sud ovest rinfrescò a vento forte con una caduta della temperatura dallo zero a meno diciotto gradi. A mezzanotte la nave si liberò totalmente dal banco e andò rapidamente alla deriva a poppa. La prua scarrocciò sottovento finché la nave si trovò quasi di traverso nello stretto canale. Era una posizione pericolosa per il timone e per l'elica. Alzammo la randa di poppa ma la forza esercitata dal vento sulla nave forzò i banchi ad aprirsi facendo ruotare l'*Endurance* e spingendola per cento metri lungo il canale. Quindi il ghiaccio si richiuse e, alle tre, la nave si trovò nuovamente bloccata. Il vento cadde nel corso della giornata e il pack si aprì per cinque o sei miglia a nord. Il mattino seguente il pack era ancora allentato: diedi ordine di riempire la caldaia per tentare di sbloccare l'elica, ma dovemmo interrompere l'operazione e svuotare nuovamente la caldaia che perdeva da uno dei portelli di ispezione perché la guarnizione era probabilmente danneggiata, o aveva comunque subito una perdita di tenuta a causa del gelo.

Domenica 17 il pack era lievemente più compatto. Nel pomeriggio, sotto un vento moderato di nord est, spiegammo le vele di gabbia e quelle a prua del trinchetto nel vano tentativo di forzare l'uscita della nave dal canale. Più tardi nella stessa giornata entrarono in gioco nuove forze di pressione. I due banchi fra i quali l'*Endurance* era bloccata cominciarono ad avvicinarsi e la nave si trovò sottoposta a una sequenza di tremende tensioni e compressioni. Nella sala macchine, punto più debole della nave, si udivano profondi scricchiolii, schianti e rumori che facevano pensare a violenti colpi di martello. Le piastre di ferro del pavimento si deformavano e si sollevavano sovrapponendosi con assordante fragore metallico. Nello stesso tempo, all'esterno i banchi stavano frantumando i loro punti prominenti l'uno contro l'altro e innalzavano creste di pressione. La nave resistette bene per circa un'ora e quindi, con mio grande sollievo, cominciò ad alzarsi con grandi scosse e forti vibrazioni. Si alzò per otto centimetri a prua e per un metro a poppa rollando contemporaneamente di sei gradi a sinistra. Il ghiaccio si stava insinuando sotto di noi e il pericolo immediato sembrava scongiurato. La nostra posizione era a 69° 19' Sud, 50° 40' Ovest.

Il ghiaccio ci attaccò di nuovo nel pomeriggio del 18. I due banchi cominciarono a muoversi lateralmente esercitando una forte pressione sulla nave. Improvvisamente il banco sulla sinistra si ruppe facendo emergere una serie di giganteschi pezzi di ghiaccio sui quali si appoggiava il lato

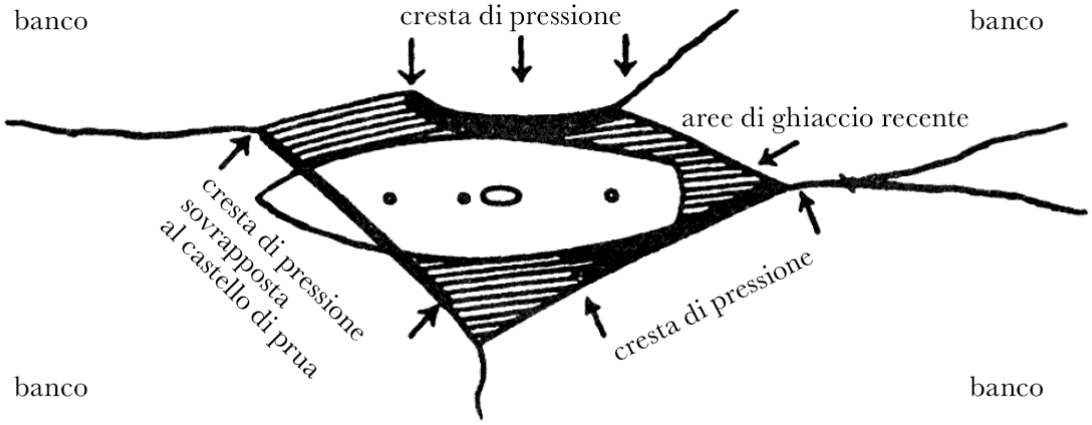
sinistro della carena. Entro pochi secondi la nave, sostenuta dal banco opposto sul quale posava il lato di dritta della carena, rollò fino a raggiungere un'inclinazione di trenta gradi a sinistra. Le scialuppe sottovento erano ormai quasi appoggiate sulla superficie del banco. Le cucce dei cani che si trovavano sulla linea di mezzo della nave andarono a fracassarsi contro quelle sottovento e terrorizzarono gli animali, che con i loro guaiti e ululati contribuirono a creare un completo pandemonio. Tutti gli oggetti mobili sul ponte si accumularono sul lato sottovento e per qualche minuto sembrò che l'*Endurance* avrebbe continuato a inclinarsi fino ad appoggiarsi alle teste sottovento dei bagli. L'ordine fu presto ristabilito. Tutti i fuochi vennero spenti e sul ponte vennero inchiodati dei listelli di legno per dare un punto di presa alle zampe dei cani e per facilitare i nostri spostamenti. Tutti gli oggetti mobili sul ponte vennero legati. Se la nave si fosse inclinata ulteriormente, sarebbe stato necessario liberare le scialuppe sottovento e metterle al sicuro: Worsley si incaricò della sorveglianza della situazione e degli eventuali provvedimenti da prendere. Nel frattempo Hurley era sceso sul banco fotografando la nave in questa inconsueta posizione. Il pranzo di quella sera nel quadrato ufficiali si trasformò in un esercizio curioso. La maggior parte dei commensali era seduta sul pavimento e puntava i piedi contro i listelli tenendo il piatto sulle ginocchia. Alle venti il banco si aprì e in pochi minuti l'*Endurance* si raddrizzò quasi totalmente. Fu dato ordine di liberare dal ghiaccio il timone. A mano a mano che i pezzi di ghiaccio venivano distaccati dal banco, gli uomini li allontanavano con lunghi scalpelli in modo da creare attorno alla poppa un posto di fonda libero. Quindi rimettemmo acqua nella caldaia. Il lavoro fu completato la mattina del 19 ottobre e nel corso di quella giornata il macchinista accese il fuoco facendo aumentare lentamente la pressione del vapore per risparmiare carbone e per evitare rotture dovute a eccessivi sbalzi di temperatura nelle parti gelate dell'impianto. I marinai spaccarono tutto il legname di scarto, le casse e altri oggetti di legno inutilizzabili e li accumularono nei depositi per il combustibile. La giornata era nuvolosa e inframmezzata da nevicate occasionali con una temperatura di meno undici. Il barometro alle ventitré era a settecentotrentacinque millimetri, il valore più basso dopo le tempeste di luglio. Nel tardo pomeriggio un gran trambusto fra i cani ci mise in allarme e ci rendemmo conto che una balena di circa sette metri e mezzo stava incrociando in su e in giù nell'acqua

intorno a noi. Di tanto in tanto sporgeva la testa nel modo caratteristico delle orche ma, dalla sua piccola pinna dorsale curva, la giudicammo una *Balaenoptera acutorostrata* e non un'*Orca gladiator*.

Il 20 ottobre spirava un forte vento da sud ovest e il pack era in movimento. L'*Endurance* era confinata in un bacino totalmente circondato dal ghiaccio, ma poteva presentarsi un'occasione favorevole in ogni momento e, di conseguenza, dovevamo essere sempre pronti a muovere la nave. Organizzammo un sistema di turni che affidava la guardia sul ponte a Wild e Hudson, a Greenstreet e Cheetham e a Worsley e Crean, mentre nella sorveglianza alla caldaia si sarebbero alternati il primo e il secondo macchinista con tre marinai scelti. Gli altri ufficiali e i marinai, con l'eccezione del cuoco, del carpentiere e del suo aiutante, si alternavano in turni di quattro ore di guardia sul ponte e quattro ore sotto coperta o a riposo. Il carpentiere stava costruendo un barchino leggero che avrebbe facilitato la navigazione fra i varchi e i canali. Alle undici sottoponemmo il motore a una prudente prova rotazione all'indietro. Dopo otto mesi di inattività, tutto funzionò alla perfezione: solo la pompa di sentina e il suo scarico erano gelati e li dovemmo liberare non senza difficoltà. Per raggiungere la necessaria pressione nella caldaia, il macchinista aveva utilizzato una tonnellata di carbone insieme a segatura e a grasso di foca. Per mantenere la temperatura della caldaia erano necessari settanta chili di carbone al giorno. Nel carbonile ne erano rimaste circa cinquanta tonnellate.

Il 21 e il 22 ottobre furono molto freddi e i canali di acqua libera si gelarono nuovamente. Il pack era in movimento e di tanto in tanto ci giungeva il rombo delle forze di pressione. Eravamo in attesa della prossima mossa delle gigantesche forze schierate contro di noi. Il 23 si accompagnò a un forte vento di nord ovest e a un pauroso aumento nel moto dei banchi e nella formazione di creste di pressione. Poi, il 24 ottobre arrivò quello che per l'*Endurance* sarebbe stato l'inizio della fine. La nostra posizione era a 69° 11' Sud, 51° 05' Ovest. Avevamo ventidue ore e mezza di luce diurna e per tutta la giornata sorvegliammo la minacciosa avanzata dei banchi di ghiaccio. Alle diciotto e tre quarti la nave si trovò esposta a una grande forza di pressione in una posizione pericolosa. La figura dà una schematica idea dell'attacco messo in opera dai ghiacci. Le aree tratteggiate delineano il bacino coperto da un ghiaccio recente che non offriva alcun

sostegno alla nave. Le frecce indicano il verso delle forze esercitate dagli spessi banchi ghiacciati e dalle creste di pressione. Fu un attacco furibondo e pressoché irresistibile. L'*Endurance* gemeva e vibrava sotto la pressione esercitata dal banco sul suo fianco a dritta, che imponeva un movimento di torsione al dritto di poppa e faceva saltare le connessioni delle tavole del fasciame. In conseguenza dello spostamento in senso longitudinale e trasversale del ghiaccio rispetto allo scafo, la nave subì una torsione e una vera e propria flessione seguita dall'immediata apertura di una pericolosa via d'acqua.



L'*ENDURANCE* BLOCCATA FRA I GHIACCI

Vennero subito attivate le pompe a mano mentre quelle di sentina furono avviate alle venti, dopo aver portato a regime il vapore nella caldaia. In quel momento la pressione esercitata dai ghiacci era diminuita, ma la nave imbarcava molta acqua a poppa e il carpentiere si mise al lavoro per costruire un'intercapedine stagna a poppavia delle macchine. L'intero equipaggio lavorò in turni di quattro ore per tutta la notte per pompare l'acqua e per aiutare il carpentiere. La mattina la falla era sotto controllo. Il carpentiere e i suoi aiutanti calafatarono l'intercapedine con strisce di coperte e, dove possibile, inchiodarono le strisce ai punti di giunzione di testa delle tavole. La pompa principale a mano era congelata e non fu possibile metterla subito in funzione. Dopo averla tolta di mezzo, Worsley, Greenstreet e Hudson scesero nella stiva e liberarono la sentina dal ghiaccio. "Non è un lavoro piacevole", scriveva Worsley. "Dobbiamo scavarci un passaggio attraverso il carbone mentre bagli e ordinate scricchiolano e si schiantano tutt'attorno con il rumore di un colpo di

pistola. L'oscurità è pressoché completa e noi ci arrabattiamo nell'acqua con le mani semicongelate cercando di impedire al carbone di cadere nelle sentine. Gli uomini sul ponte versano secchi d'acqua bollente dalla cambusa nella tubazione che noi dal basso scuotiamo a colpi di martello: riusciamo finalmente a liberare la pompa, a coprire le sentine e a tornare sul ponte felici di trovarci ancora salvi all'aria aperta".

Frank Hurley sul ghiaccio con la sua macchina fotografica, di fronte alla prua dell' Endurance intrappolata nel mare di Weddell.

L'alba del 25 ottobre era buia e nebbiosa con temperatura sotto lo zero e vento fresco da sud est. Tutti erano a turno impegnati a pompare e a collaborare con il carpentiere all'allestimento dell'intercapedine. Riuscivamo a controllare abbastanza bene la falla, ma le previsioni erano pessime. Grandi creste di pressione si stavano formando in tutte le direzioni e, benché la pressione sulla nave fosse in quel momento modesta, ero convinto che la tregua non sarebbe durata a lungo. Il pack intorno a noi era soggetto a grandi fenomeni di pressione, paragonabili a quelli di un ciclone o di uno scontro di correnti marine, o di un flusso forzato a superare il restringimento di un canale. Le creste di pressione, gigantesche e minacciose, erano il segno dell'incontenibile natura delle forze in gioco. Enormi blocchi di ghiaccio del peso di molte tonnellate venivano sollevati in aria e buttati di lato, mentre alle loro spalle se ne innalzavano di nuovi. Ci sentivamo degli estranei indifesi in un mondo ostile: avevamo messo in gioco la vita contro spietate forze elementari che si facevano beffa dei nostri deboli sforzi. Avevo poche speranze che l'*Endurance* riuscisse a sopravvivere; durante tutto quel giorno di ansia ripresi in esame i piani a suo tempo elaborati per la marcia che avremmo dovuto intraprendere con le slitte qualora ci fossimo trovati costretti a sbarcare sul ghiaccio. Entro i limiti delle nostre previsioni, eravamo pronti per ogni evenienza. Riserve, cani, slitte ed equipaggiamento erano pronti per essere sbarcati al primo segnale.

Il giorno seguente portò con sé un tempo limpido e sereno con cielo azzurro. Il sole splendente ci dava coraggio, ma da ogni lato giungeva il rumore della pressione. Si alzavano nuove creste e nel corso della giornata mi resi conto che le linee di turbolenza si stavano avvicinando alla nave. In diverse occasioni l'*Endurance* ne subì gli effetti. Stando in ascolto sottocoperta, potevo sentire lo scricchiolio e lo schianto delle strutture di legno, gli scoppi simili a un colpo di pistola che segnalavano il cedimento di una caviglia di legno o di una tavola, e i deboli indefinibili sospiri che denunciavano la sofferenza della nostra nave. Sopra di noi il sole brillava sereno; qualche nuvola soffice si muoveva sotto il vento di sud e i raggi del sole si riflettevano e brillavano sull'infinito numero di cristalli di ghiaccio delle più recenti creste di pressione. Il tempo scorreva lentamente. Alle diciannove si verificò un nuovo forte attacco con effetti di torsione a poppa e a prua. A dritta, fra le giunture del fasciame si aprirono fessure di dieci-

dodici centimetri: dal ponte si poteva vedere che la nave, sottoposta a una pressione titanica, si fletteva come un arco; quasi fosse una creatura vivente, resisteva alle forze che volevano schiacciarla, ma era una battaglia a senso unico. Milioni di tonnellate di ghiaccio comprimevano inesorabilmente la piccola nave che aveva osato sfidare l'Antartico. L'*Endurance* imbarcava acqua abbondantemente e alle ventuno diedi ordine di calare sul ghiaccio le scialuppe, le attrezzature, le provviste e le slitte, e di sistemare tutto lontano dalla nave. Verso mezzanotte gli spostamenti del ghiaccio ridussero parzialmente le falle, ma per tutta la notte gli uomini lavorarono alle pompe. Nel momento in cui la pressione sulla nave era giunta al culmine, assistemmo allo strano spettacolo di otto pinguini imperatore che, dopo essere emersi improvvisamente da una fenditura a cento metri dalla nave, si avvicinarono un po' facendo seguire ai loro versi abituali una serie di stridii inconsueti che facevano pensare a un canto funebre. Nessuno di noi aveva mai prima di allora udito i pinguini imperatore emettere grida così diverse dalle loro abituali vocalizzazioni, il che ebbe sull'equipaggio un effetto allarmante.

Giunse così il giorno fatale, mercoledì 27 ottobre. La posizione era a 69° 05' Sud, 51° 30' Ovest e la temperatura era a meno ventidue, con una brezza tesa che soffiava da sud e il sole che splendeva nel cielo limpido. "Dopo lunghi mesi di continua ansia e di tensioni, con fasi di grandi speranze alternate a periodi gravati da nere previsioni, è arrivata la fine dell'*Endurance*. Anche se abbiamo dovuto abbandonare la nave, schiacciata oltre ogni speranza di poterla mai riparare, siamo tutti sani e salvi, e abbiamo provviste ed equipaggiamento per il lavoro che ci attende. Il mio compito è quello di giungere a terra con tutti gli uomini della spedizione. È difficile esprimere quello che provo. Per un marinaio la nave è qualcosa di più di una casa galleggiante, e nell'*Endurance* avevo posto ambizioni, speranze e desideri. Ora, ancora all'esordio della sua carriera, esausta e gemente, con l'ossatura in pezzi e le ferite spalancate, sta lentamente rinunciando alla vita attiva. È stata schiacciata e abbandonata dopo essere andata alla deriva per più di cinquecentosettanta miglia in direzione nord ovest nei duecentottantuno giorni trascorsi dal momento del suo imprigionamento nei ghiacci. La distanza fra il punto nel quale è stata bloccata e quello nel quale riposa ferita a morte è di cinquecentosettantatré miglia, ma la deriva attraverso tutte le posizioni rilevate è stata in totale di

millecentottantasei miglia, che potrebbero diventare millecinquecento se si conoscessero in dettaglio tutti i suoi spostamenti. Ci troviamo ora a trecentoquarantasei miglia dall'isola di Paulet, il punto più vicino nel quale potremmo trovare cibo e riparo. La spedizione svedese del 1902 vi ha costruito una piccola capanna e, successivamente, una nave di soccorso argentina vi ha lasciato diverse provviste di cui sono a perfetta conoscenza, perché le acquistai a Londra per conto del governo argentino che mi aveva chiesto di equipaggiare la spedizione di soccorso. La distanza dalla barriera più vicina è di circa centottanta miglia, ma una squadra che la raggiungesse si troverebbe ancora a trecentosessanta miglia dall'isola di Paulet, senza d'altra parte poter trovare alcun mezzo di sopravvivenza sulla barriera. Non possiamo portare con noi tutto il cibo necessario per una simile marcia: il peso sarebbe eccessivo.

"Questa mattina, l'ultima vissuta a bordo, il tempo era limpido, con una brezza gentile che soffiava da sud-sud est e da sud-sud ovest. Dalla coffa non si vedevano segni di terra. La pressione dei ghiacci andava crescendo continuamente e le ore che passavano non davano né sollievo né tregua alla nave. L'assalto ha raggiunto la sua maggiore intensità alle sedici. La pressione ha sollevato la poppa della nave e il banco in movimento ha spaccato il timone strappando la controruota e il dritto di poppa. Sotto i nostri occhi il ghiaccio si poi è liberato e l'*Endurance* si è abbassata di poco. I ponti cedevano sollevandosi in alto mentre al di sotto l'acqua si precipitava all'interno. Alle diciassette, con il ritorno della pressione, ordinai a tutti di scendere sul ghiaccio. I banchi, ruotando e frantumandosi, stavano portando a termine la loro opera fino all'ultimo respiro della nave. Era doloroso sentire i ponti che si spezzavano sotto di noi, mentre i grossi bagli si flettevano e si frantumavano con il rumore di un colpo di cannone. L'acqua aveva ormai sopraffatto le pompe e, per evitare un'esplosione al momento in cui fosse giunta alla caldaia, diedi ordine di spegnere i fuochi e di scaricare il vapore. Seguendo i piani per l'evacuazione della nave elaborati da tempo, gli uomini e i cani scesero dalla nave e raggiunsero senza inciampi una zona del banco relativamente sicura. In piedi sul ponte ormai instabile, diedi un'occhiata attraverso l'osteriggio alla sala macchine e vidi i motori abbattersi con il cedimento dei supporti e del basamento. Non posso descrivere le sensazioni suscitate dallo spettacolo dell'inesorabile distruzione a cui stavo assistendo. Con una forza di milioni

di tonnellate i banchi, spinti dai ghiacci che avevano alle spalle, stavano annientando lo scafo".

Le provviste essenziali erano state trasportate sul ghiaccio a circa cento metri dalla nave e qui volevamo accamparci per la notte. Ma verso le diciannove, quando già avevamo montato le tende, la pressione coinvolse il banco che cominciò a fendersi e a frantumarsi sotto i nostri piedi. Ordinai di spostare il campo duecento metri più in là, su un banco più grande poco oltre la prua della nave. Le scialuppe, le provviste e le attrezzature da campo furono trasferite passando attraverso una cresta di pressione in formazione. Lo spostamento del banco era modesto e non interferiva con la nostra marcia, ma il peso della cresta aveva fatto sprofondare i banchi ai suoi due lati, facendo nascere ampie pozze d'acqua sulle quali una squadra armata di picconi e di badili costruì un terrapieno di neve prima che si potessero trasbordare tutti i materiali. Alle ventidue il campo era stato nuovamente allestito. Avevamo due tende con pali centrali e tre tende circolari. Con Hudson, Hurley e James occupai la piccola tenda a pali numero 1; Wild, Wordie, McNeish e McIlroy ebbero la piccola tenda circolare numero 2. Le tende circolari potevano essere spostate e montate facilmente. Gli otto marinai occuparono la grande tenda a pali numero 3; Crean era responsabile della tenda circolare numero 4 insieme a Hussey, Marston e Cheetham, mentre Worsley occupava la tenda a pali numero 5 con Greenstreet, Lees, Clark, Kerr, Rickenson, Macklin e Blackborrow, il più giovane dei marinai.

"Questa notte la temperatura è scesa a meno ventotto e quasi tutti abbiamo freddo e ci sentiamo a disagio. Una volta montate le tende, ho radunato tutti gli uomini e ho parlato della nostra situazione in termini brevi e, spero, chiari. Ho detto della nostra distanza dalla barriera e dall'isola di Paulet, proponendo di marciare sul ghiaccio con il nostro equipaggiamento verso l'isola. Li ho ringraziati per la fermezza e la forza d'animo con cui avevano affrontato queste difficili circostanze concludendo che, senza alcun dubbio, ne saremmo usciti tutti sani e salvi se avessero continuato a lavorare al massimo delle loro forze e ad avere fiducia in me. Cenammo con un pasto preparato dal cuoco sulla stufa grande alimentata con il grasso di foca. Quindi, istituito un servizio di guardia, tutti si ritirarono nelle tende". Per quanto mi riguardava non riuscii a dormire. La distruzione e la perdita della nave non erano stati colpi inaspettati. Da molti mesi questo

disastro incombeva sulla mia mente e innumerevoli volte avevo elaborato i piani per le varie emergenze. Ma i pensieri che mi tormentavano mentre passeggiavo avanti e indietro nel buio non erano allegri. Dovevo portare in salvo tutti i miei compagni e in questo compito dovevo concentrare tutte le mie energie e le mie facoltà mentali, applicando in ogni dettaglio le conoscenze acquisite nelle mie esperienze in Antartide. Si trattava di un lavoro lungo e difficile che richiedeva una mente lucida e un programma ben definito, se volevamo venirne a capo senza perdite di vite umane. Un uomo deve sapersi orientare senza incertezze su un nuovo obiettivo non appena sia scomparso quello che lo precedeva.

A mezzanotte, mentre camminavo sul banco fra il rumore del pack che andava in frantumi e i gemiti e gli schianti che provenivano dall'agonia dell'*Endurance*, si profilò una fenditura che si apriva nel nostro banco attraverso il campo. Al fischio di allarme, tutti uscirono all'aperto per trasferire le tende e le provviste dalla porzione più piccola a quella più ampia del banco. Al momento non restava altro da fare; tutti tornarono al coperto ma pochi riuscirono a dormire. Ogni volta che giungevo alla fine del mio giro sul pack, potevo intravedere nel buio l'innalzarsi di creste di pressione che si rovesciavano, avvicinandosi sempre più alla piccola isola galleggiante che occupavamo. Non avevo notato in quel momento che la mia tenda, prima collocata sul lato sbagliato della fenditura, non era stata rimontata. Hudson e James erano riusciti a insinuarsi in altre tende e Hurley si era avvolto nel telo della tenda numero 1. Me ne resi conto alle cinque. Per tutta la notte, a poppa dell'*Endurance* brillò la luce che Hussey aveva lasciato accesa quando aveva eseguito un'ultima osservazione. Come la luce della finestra di un cottage, la lampada dell'*Endurance* affrontò coraggiosamente tutta la notte fino al momento in cui la nave ricevette un colpo particolarmente violento. Al rumore dei bagli che si schiantavano la luce scomparve. L'ultimo legame era stato spezzato.

Dump Camp, la mattina successiva al disastro della nave.

La mattina giunse triste e gelida. Tutti erano irrigiditi e stanchi dopo la prima tormentata notte trascorsa sul pack. Ai primi albori del mattino tornai a bordo dell'*Endurance* insieme a Wild e Hurley per recuperare qualche latta di petrolio che volevamo utilizzare per scaldare il latte per l'equipaggio. La nave offriva una dolorosa immagine di caos e di distruzione. L'asta di fiocco e il bompresso, stroncati, giacevano di traverso sulla nave, mentre le catene delle lande, la martingala e le briglie li scuotevano ogni volta che la nave oscillava e si muoveva nel pack in tumulto. Il ghiaccio, accumulato sul castello di prua, aveva provocato un anomalo affondamento dell'estremità prodiera della nave. Recuperate a fatica due latte di petrolio, decidemmo di riprendere l'esame della nave dopo colazione. Saltando le fenditure del ghiaccio raggiungemmo rapidamente il campo con le due latte e approntammo un focolare con i serbatoi stagni triangolari che avevamo tolto dalla scialuppa di salvataggio per avere più spazio. Con una piccozza da ghiaccio praticammo una mezza dozzina di fori in una delle due latte di petrolio dandole fuoco al di sotto di un recipiente da trenta litri usato come pentola. Al fuoco furioso di questa improvvisata cucina, il latte si scaldò rapidamente e noi tre, come angeli soccorritori, facemmo il giro delle tende per distribuire la bevanda vivificante, rimanendo sorpresi e non poco addolorati dal modo ruvido con cui alcuni degli uomini accolsero questo nostro contributo al loro benessere. Evidentemente non erano in grado di capire il lavoro che avevamo fatto per loro fin dal primo chiarore dell'alba e sentii Wild che mormorava: "Se qualcuno di lor signori desidera avere le proprie scarpe lucidate non ha che da metterle fuori dalla porta!". Era un modo gentile per ricordare che in simili occasioni un minimo cenno di ringraziamento può essere molto apprezzato.

Alle otto il cuoco preparò una colazione con gallette e zuppa di *pemmican*;[1] subito dopo ritornai sull'*Endurance* per esaminare a fondo il disastro. Solo sei delle cabine erano state risparmiate dal ghiaccio. Tutte quelle sul lato di dritta erano schiacciate e l'intera zona di poppa della nave era stata compressa come una fisarmonica. Il castello di prua e il Ritz erano sommersi e il quadrato ufficiali era per tre quarti pieno di ghiaccio. Il lato di dritta del quadrato era scomparso. Il motore anteriore era stato spinto nella cambusa. I contenitori di petrolio accatastati sul ponte di prua erano stati forzati dal banco di ghiaccio e costretti a sfondare la parete fino a entrare

nel quadrato ufficiali, spingendo in avanti un grande quadro il cui vetro era incredibilmente rimasto integro, mentre nelle immediate vicinanze si vedevano i pesanti bracci di ferro delle gru piegati e contorti come i rottami metallici di un disastro ferroviario. La distruzione della nave era stata inesorabile.

Sotto un cielo scuro e nuvoloso tornai al campo per riflettere sulla nostra situazione. Il banco che occupavamo era ancora soggetto a forze di pressione; era saggia prudenza spostarci di circa duecento metri su un banco più ampio e apparentemente più robusto sul lato di dritta della prua della nave. A questo campo avremmo poi dato il nome di Dump Camp, per la grande quantità di materiali che vi abbandonammo. Dovendo portare con noi solo gli oggetti indispensabili, ci dedicammo a un'accurata selezione dell'equipaggiamento. Decisi di assegnare a ciascuno un nuovo completo di Burberry,[2] biancheria e calze nuove. Trasferito rapidamente il campo sul banco più grande, cominciai subito a dirigere i preparativi per la nostra lunga marcia sul ghiaccio verso l'isola di Paulet o di Snow Hill.

Hurley aveva nel frattempo montato la sua macchina da presa cinematografica e stava riprendendo gli ultimi spasimi dell'*Endurance*. Mentre era impegnato in questo lavoro, il ghiaccio strappò le sartie muovendosi contro le manovre fisse e gli alberi di trinchetto, di maestra e di mezzana. La coffa di trinchetto e l'albero di velaccio precipitarono, rimanendo appesi all'albero di trinchetto con il pennone in posizione verticale. Li seguì immediatamente l'albero di maestra che si spezzò a un'altezza di circa tre metri dal ponte. La coffa cadde a tre metri di distanza da Hurley, che continuò imperterrito a girare la manovella dell'apparecchio realizzando la ripresa di un evento unico, anche se tristissimo.

Il problema dell'abbigliamento fu presto risolto. Avevamo bisogno di sacchi a pelo. Ne avevamo diciotto di pelliccia ed era dunque necessario distribuire dieci sacchi Jaeger di lana per equipaggiare tutti i componenti della spedizione. In confronto ai sacchi a pelo di renna, quelli di lana erano più leggeri e meno caldi: gli uomini cui furono assegnati ricevettero anche una pelle di renna su cui distendersi. Ci sembrò giusto distribuire a sorte i sacchi di pelliccia, ma alcuni dei più anziani rinunciarono all'estrazione, convinti di potersela cavare altrettanto bene con i sacchi Jaeger. Una volta distribuito l'abbigliamento, rovesciammo su un lato una scialuppa sostenendola in quella posizione con due remi rotti in modo da farne un

riparo per la cucina. Il cuoco accese la stufa alimentata con grasso di foca e poco dopo, mentre ero seduto a un lato della stufa, sentii un uomo che diceva: “Cuoco, a me il tè piace forte”, cui fece seguito un altro avvertendo: “Cuoco, io lo preferisco leggero”. Mi rallegrava vederli poco preoccupati per la situazione, ma trovai opportuno fare presente che il tè sarebbe stato uguale per tutti aggiungendo che saremmo stati fortunati se, fra due mesi, avessimo ancora potuto bere il tè forte o leggero che fosse. Eravamo uomini che avevano perduto la casa, accampati su un banco instabile di ghiaccio, con possibilità di salvarci piuttosto remote e tuttavia alcuni di noi si preoccupavano di minuzie come l’intensità di un infuso di tè.

Il lavoro proseguì nel pomeriggio. Di tanto in tanto le collisioni fra i banchi che andavano in frantumi ci facevano giungere un rumore simile a quello di un lontano colpo di cannone o di un tuono. “La pressione prodotta dalla congestione dei ghiacci in quest’area crea una scena di caos totale. I banchi si frammentano in modo stupefacente, innalzano grandi creste e si distruggono vicendevolmente senza pietà. Le creste di confine segnano linee di pressione che delimitano le aree di ghiaccio liscio destinate a ridursi rapidamente, e raggiungono dimensioni enormi. Il movimento del ghiaccio è lento ma irresistibile. Lo sforzo umano non è inutile, ma contro le forze gigantesche della natura l’uomo deve combattere con animo umile. Si ha la sensazione di essere soggetti a un potere superiore. Oggi due foche, una di Weddell e una cancrivora, sono giunte nei pressi del campo e sono state uccise. Altre quattro sono state respinte in acqua perché mettevano in agitazione i cani, costringendoci a usare la frusta e a sbrogliare i finimenti. La disposizione delle tende e le regole per la loro gestione sono state definite. In ogni tenda il servizio di mensa viene svolto a turno in ordine alfabetico. L’addetto porta le ciotole della sua tenda alla cucina, riceve la zuppa che spetta agli occupanti della tenda e, dopo il pasto, pulisce il vasellame con la neve e lo ripone nella slitta o nella scialuppa in modo che sia pronto per un eventuale spostamento.

“29 ottobre. Abbiamo trascorso una notte tranquilla nonostante il rumoreggiare della pressione attorno a noi. Il nostro banco è robusto e resiste bene ai colpi che riceve. C’è un vento leggero fra nord ovest e nord-nord ovest; il tempo è buono. Siamo in tutto ventotto uomini e quarantanove cani, compresi i cinque cuccioli ormai cresciuti di Sue e di Sallie. Ci siamo tutti impegnati a preparare i materiali, a sistemare le

scialuppe sulle slitte, a rinforzare e adattare le slitte per il trasporto delle scialuppe […]. La grande slitta a motore con qualche modesta modifica approntata dal carpentiere è in grado di trasportare perfettamente la scialuppa più grande. Per l'altra scialuppa abbiamo legato insieme quattro delle nostre slitte normali, ma i dubbi che avevamo su questo stratagemma risultarono confermati dalla quasi immediata rottura del sistema non appena messo alla prova […]. L'*Endurance* è ancora tenuta a galla dagli spuntoni del pack che, dopo averla sfondata, la sostengono. La testa del castello di prua è sommersa, i ponti si sono sollevati per la pressione e i segni del naufragio sono sparsi ovunque in una lugubre confusione, ma su tutto continua a sventolare la bandiera blu.

"Nel pomeriggio abbiamo dovuto sacrificare i tre cuccioli più giovani di Sallie, Sirius, figlio di Sue, e Mrs Chippy, la gatta del carpentiere. Nelle nostre condizioni non possiamo permetterci di mantenere in vita gli animali più fragili. Macklin, Crean e il carpentiere hanno sofferto molto per la perdita dei loro amici. Per domani abbiamo in programma di fare un breve tentativo di marcia cominciando con due scialuppe e dieci slitte. Abbiamo portato a sette il numero delle mute dei cani, affidando a Greenstreet la nuova muta formata da Snapper e dai quattro cuccioli più grandi di Sallie. Abbiamo in esercizio dieci slitte che verranno trainate in due fasi successive da cinque mute. Le mute di Wild e di Hurley coadiuvate da quattro uomini traineranno il cutter. Seguiranno la baleniera e le altre scialuppe, mentre gli uomini addetti al loro traino aiuteranno quelli del cutter nei tratti più difficili. Non ci aspettiamo di fare rapidi progressi, ma ogni miglio guadagnato ha il suo valore. Nel pomeriggio Crean ha avuto un brutto attacco di cecità da neve".

La mattina del 30 ottobre il tempo era nuvoloso e nebbioso con qualche breve nevicata. Soffiava un vento moderato da nord est. Ci nutrivamo ancora con il cibo in più che avevamo scaricato dalla nave al momento di abbandonarla; le razioni per la marcia con le slitte o per la navigazione con le scialuppe erano intatte. Le razioni bastavano a mantenere ventotto uomini per cinquantasei giorni a completo regime, ma potevamo contare di riuscire a procurarci carne di foca e di pinguino sufficiente a raddoppiare questo lasso di tempo. Qualora la marcia si fosse rivelata troppo difficile e troppo pericolosa per le imbarcazioni che dovevamo curare come nostro ultimo mezzo di salvezza, avremmo potuto

accamparci sul più prossimo e solido banco di ghiaccio e battere il pack circostante a caccia di pinguini e di foche, in attesa che la deriva ci portasse in acque libere e navigabili. “Questo piano ci metterebbe al riparo dal grave pericolo, al quale ora siamo esposti, di rimanere intrappolati fra creste di pressione invalicabili e di danneggiare irrimediabilmente le imbarcazioni che rischiano di essere messe fuori uso dal contatto con il ghiaccio irregolare; ci farebbe anche scansare il pericolo di vedere il ghiaccio aprirsi sotto di noi come già è avvenuto due volte nella notte passata al nostro primo campo. E tuttavia sono sicuro che è giusto fare questo tentativo di marcia perché, se riuscissimo ad avanzare per cinque o sette miglia al giorno verso nord ovest, le nostre probabilità di salvarci nei prossimi mesi aumenterebbero notevolmente. Non si può d’altra parte ignorare l’aspetto psicologico della questione. Per i miei compagni il pensiero di farci strada verso terra, anche se con una lenta avanzata, sarebbe in generale preferibile all’inerte attesa che il lento movimento della deriva ci porti fuori da questo crudele deserto di ghiaccio. Faremo il tentativo di metterci in marcia. Il risultato è fuori dalla mie capacità di previsione e di controllo”.

Nel pomeriggio, insieme a Wild, affrontai la nebbia e la neve per cercare una strada verso nord est. Dopo un tortuoso girovagare evitando le più alte creste di pressione, ci aprimmo un percorso di almeno un miglio e mezzo ritornando poi al campo seguendo un itinerario migliore. La pressione era in piena attività e il nostro banco continuava a ricevere colpi e scosse dal ghiaccio in movimento. Dopo il pranzo delle quindici, ci mettemmo in marcia lasciando su Dump Camp un ammasso di rottami. Avevo stabilito che il peso degli effetti personali non dovesse superare i novecento grammi a persona e questo significava niente di più dello stretto necessario. Non potevamo concederci l’aggravio di qualsiasi peso superfluo. Scavammo delle buche nella neve depositandovi la corrispondenza privata e le piccole minuzie, i Lari e i Penati degli uomini della spedizione: al segreto di queste bianche tombe affidammo una parte del nostro patrimonio sentimentale e qualche oggetto di non trascurabile valore intrinseco. Avevo concesso malvolentieri il limite di novecento grammi a persona, ansioso com’ero di contenere al minimo il peso da trasportare, ma dovevo riconoscere che qualcosa era veramente indispensabile. La marcia sarebbe stata lunga e avrebbe potuto costringerci a passare l’inverno in un acquartieramento improvvisato su una terra

inospitale. Un uomo in queste condizioni deve avere qualcosa che gli permetta di occupare il pensiero, un ricordo tangibile della sua casa e dei suoi cari al di là dei mari. Così abbandonammo il denaro ma conservammo le fotografie. Dalla Bibbia che la regina Alessandra aveva donato alla nave strappai il risvolto con la dedica autografa e anche la splendida pagina del libro di Giobbe con questi versi:

Da qual grembo è nato il ghiaccio?
E la brina del cielo chi l'ha generata?
Come la pietra le acque si induriscono,
E il volto dell'abisso si raggela.

L'altra Bibbia, regalata dalla regina Alessandra alla squadra di terra, si trovava in una cassa nella stiva quando la nave fu colpita a morte. Abbandonammo le valige, che vennero in seguito recuperate come materia prima per le scarpe ma, con non poco disappunto, constatammo che alcune di queste, con il marchio 'vero cuoio', erano prodotte con un'alta percentuale di cartone. Il fabbricante avrebbe avuto difficoltà a convincerci che questo imbroglio fosse qualcosa di diverso da un atto criminale.

Armata di picconi e di badili, la squadra esplorativa su slitte di cui facevo parte con Wordie, Hussey e Hudson, si accinse ad affrontare le creste di pressione per aprire una strada per le slitte che trasportavano le imbarcazioni. Queste, con il loro carico, pesavano più di una tonnellata ciascuna. Il cutter era più piccolo della baleniera ma più pesante e più robusto. La baleniera aveva la prua fissata sulla parte a slitta del trattore Girling e poggiava con la parte centrale e la poppa su due slitte che erano state rinforzate con traverse di legno e, in senso longitudinale, con remi accorciati. Il cutter era stato montato sulla slitta con propulsione a elica. Il nostro punto debole erano le slitte: in realtà era abbastanza illusorio pensare di riuscire a evitarne il cedimento sotto un carico pesante e in una marcia di trecento miglia sulla tormentata superficie del pack. Dopo la partenza della squadra di avanguardia, si avviarono anche le sette mute, che trascinarono le slitte per mezzo miglio, ritornando quindi alla partenza per trainare le altre. Worsley, insieme a quindici uomini, si incaricò del trasporto delle due

scialuppe che doveva essere compiuto, anche in questo caso, in due riprese. Per gli uomini e per i cani era un lavoro pesante, anche se intervallato dal relativo riposo del viaggio di ritorno fra il primo e il secondo traino. Attraversammo due fenditure dalle quali le orche sporgevano il loro muso minaccioso e, alle diciassette, avevamo percorso un miglio in direzione nord-nord est. Davanti a noi il pack, sotto il crescente effetto della pressione, si trovava in uno stato di caotico movimento e di frammentazione. Così decisi di montare il campo per la notte su un banco liscio, che però si dimostrò di recente formazione e salino. Il pack più vecchio era troppo accidentato e troppo innevato per offrire uno spazio adatto alle tende. In linea d'aria avevamo guadagnato solamente un miglio, ma le deviazioni avevano portato il percorso a due miglia che, ripetute tre volte, erano diventate sei miglia di marcia e, per alcune mute, addirittura dieci. Organizzai la guardia dalle diciotto alle sette in turni di un'ora, a rotazione fra gli occupanti delle diverse tende.

Durante la notte nevicò pesantemente e la temperatura salì a meno quattro, facendo impregnare d'acqua i teli del pavimento delle tende. In quei giorni ci auguravamo che la temperatura si mantenesse fra i meno quindici e i meno venti perché, a quei livelli, la neve si manteneva dura in superficie, l'umidità non poteva disturbarci e i materiali non rischiavano di affondare nella neve molle. Le orche soffiarono per tutta la notte e alle due si aprì una fenditura a sei metri dal campo. Il ghiaccio sotto di noi era abbastanza sottile per essere sfondato dalle orche se ne avessero avuto voglia; ma intorno a noi non c'erano altre possibilità di accamparci e dovemmo correre questo rischio. La mattina, una persistente nevicata, tanto fitta da impedirci di vedere oltre una ventina di metri, mi convinse a non spostare il campo. Sarebbe stato difficile trovare un passaggio sui banchi frantumati e soprattutto sarebbe stato disastroso esporre le imbarcazioni a questi rischi. Alle sette, Rickenson e Worsley tornarono a Dump Camp per prendere della legna e del grasso di foca e, un'ora dopo, era pronta la zuppa con una galletta a testa. Alle dieci Hurley e Hudson tornarono al vecchio campo per prendere dell'altro *pemmican* per i cani, dato che non era possibile trovare foche nelle vicinanze. Più tardi, mentre il tempo stava migliorando, esplorai con Worsley i ghiacci a ovest, alla ricerca di una via percorribile. Un grande banco offriva una buona possibilità di proseguire per almeno un miglio verso nord ovest: tornammo quindi al campo decisi a

rimetterci in movimento. Poco dopo pranzo, sotto un cielo più libero, affidai a Rickenson, Kerr, Wordie e Hudson il compito di aprire la pista attraverso le creste di pressione, facendoli seguire da cinque mute di cani. Le mute di Wild e di Hurley, attaccate al cutter, fecero una partenza in perfetto stile: solo in un'occasione ebbero bisogno di aiuto, dimostrando che quattordici cani lavoravano ugualmente bene, e forse meglio, di diciotto uomini. Il ghiaccio vicino e intorno a noi era in movimento mentre ci avvicinavamo al grande banco, e nel punto in cui questo si scontrava con i banchi minori si era accumulata e compressa una massa di ghiaccio ancora in moto, nella quale l'acqua si inframmezzava alle creste di pressione. Ma è incredibile cosa riesca a fare una dozzina di uomini armati di picconi e badili. In dieci minuti riuscimmo ad aprirci un passaggio attraverso una cresta di pressione alta più di quattro metri, creando una pista liscia, o relativamente liscia, per le mute e le slitte.

[1] Cibo a base di carne essiccata e affumicata originariamente utilizzato dagli indiani del Nord America. Adottato in forma più elaborata nelle diverse spedizioni polari, veniva preparato con carne magra di bue o di selvaggina, seccata, tritata, mescolata con grasso animale bollente e pressata a caldo in pani che si conservavano a lungo purché difesi dall'umidità.

[2] Marchio di fabbrica di indumenti di un pesante tessuto impermeabile e resistente al vento.

Capitolo quinto. Ocean Camp

A dispetto della profonda neve bagnata e delle soste imposte dal lavoro per superare le creste di pressione, riuscimmo ad avanzare di circa un miglio verso il nostro obiettivo, sebbene gli inevitabili andirivieni e le deviazioni ci avessero portato a percorrere quasi sei miglia. Gli uomini erano esausti e questo mi indusse a far montare le tende al riparo delle due imbarcazioni per sfruttare la modesta protezione che offrivano, mentre la neve bagnata stava coprendo ogni cosa. Durante questo lavoro, uno dei marinai scoprì una piccola pozza d'acqua formatasi per lo scioglimento della neve nell'avvallamento della vela che copriva una delle scialuppe. Era poca cosa, un sorso per ciascuno ma, come scrisse uno di noi nel suo diario: "Abbiamo visto e bevuto acqua più pulita, ma raramente abbiamo fatto un scoperta più preziosa".

Il nuovo giorno era freddo e ancora accompagnato dalla stessa neve bagnata. Mentre schiariva, mi rendevo conto che avremmo dovuto marciare su una superficie poco compatta che non ci avrebbe permesso di procedere a un ritmo superiore a quello, del tutto modesto, che avevamo

tenuto a prezzo di estenuanti fatiche nei quattro giorni precedenti. Non era irragionevole sperare che nelle vicinanze si aprisse qualche canale percorribile a remi verso nord ovest, dove avremmo trovato terra; decisi dunque di cercare un banco di ghiaccio più solido per montarvi le tende in attesa che si presentassero condizioni più favorevoli per i nostri tentativi di evasione dalla prigione di ghiaccio. A circa un miglio e mezzo dal luogo del naufragio, trasferimmo le tende e tutto il nostro materiale su un pesante banco dove poterci accampare. Lo chiamammo Ocean Camp. Fu un'impresa estremamente complicata spostare le due scialuppe: la superficie era terribile – non avevamo visto nulla di simile fino a quel momento. La neve, dovunque, era alta almeno sessanta centimetri e in certi punti vi affondavamo fino all'anca.

Le razioni originariamente destinate alla marcia con le slitte sarebbero state indispensabili durante la navigazione con le scialuppe: nell'attesa, la carne di foca e di pinguino doveva diventare la principale fonte di sostentamento.

Una squadra tornò a Dump Camp, nei pressi della nave, per recuperare abiti, tabacco e tutto il materiale utile possibile. Purtroppo le forti nevicate dei giorni precedenti, insieme allo scioglimento e all'affossamento della superficie del banco, avevano portato alla scomparsa irrimediabile di gran parte della roba abbandonata in quel deposito. Gli altri uomini, compatibilmente con le condizioni del momento, cercarono la migliore sistemazione possibile a Ocean Camp. Questo banco galleggiante di ghiaccio, con una superficie iniziale di circa un miglio quadrato ma destinato nel tempo a suddividersi in frammenti via via più ridotti, sarebbe stato la nostra casa per quasi due mesi. In quel periodo ci recammo più volte nelle vicinanze della nave recuperando qualche capo d'abbigliamento e i pochi oggetti di interesse personale che, con molto ottimismo, pensavamo a cuor leggero di poterci lasciare alle spalle nella nostra corsa verso la salvezza, superando con un grande balzo le molte miglia di ghiacci in movimento.

Come primo obiettivo dovevamo arricchire le riserve di cibo. Per sopravvivere dovevamo quasi esclusivamente contare su foche e pinguini, che fornivano sia la carne sia il combustibile: era indispensabile poter disporre di una stufa, alimentata con il grasso. I primi tentativi di utilizzare un grosso fusto di ferro per olio erano praticamente falliti. Potevamo

cuocervi solo una zuppa o uno stufato di foca o di pinguino con risultati del tutto incerti: in qualche caso il cibo ne usciva bruciato, in altri solo parzialmente cotto e, per quanto affamati, la carne semicruda di foca non era certo appetitosa. Fra l'altro andò perduto uno splendido stufato di carne di foca, mescolato a due o tre scatole di stufato irlandese recuperate dalla nave: tutto cadde nel fuoco quando il fondo del fusto, che usavamo come casseruola, cedette per l'intenso e improvviso calore sottostante. In quell'occasione dovemmo ripiegare su una galletta a testa con un quarto di scatola di manzo completamente congelato.

Sfruttammo con maggior successo lo scivolo di acciaio usato sulla nave per lo scarico della cenere, trasformandolo in una stufa che funzionò durante tutto il periodo passato a Ocean Camp. Sulle pareti opposte dell'estremità più larga dello scivolo aprimmo due larghi fori, con molto lavoro e pochi arnesi. Su uno di questi era fissato un fusto per olio con funzione di focolare, mentre l'altro faceva da appoggio per la casseruola. A fianco di quest'ultimo era stato praticato un altro foro per una seconda casseruola; ancora più in là un camino fatto con scatole di gallette completava la stufa, pienamente efficiente anche se poco elegante. Successivamente il cuoco scoprì che sulla stufa poteva anche cuocere qualcosa di simile a una focaccia piatta di farina, purtroppo malriuscita per la scarsità di lievito naturale o artificiale.

Ci ingegnammo per costruire una sorta di cucina che proteggesse il cuoco contro l'inclemenza del tempo. Una squadra sotto il comando di Wild tornò alla nave riportandone quasi al completo la cabina del timone. Questa, con l'aggiunta di qualche vela e di tele incerate stese su alcuni pennoni, si trasformò in una buona cucina con dispensa. Alcune tavole del ponte issate su pennoni piantati verticalmente nella neve formarono con la chiesuola della bussola un eccellente punto di osservazione per la ricerca di foche e di pinguini. La bandiera del re e la bandiera sociale del Royal Clyde Yacht Club sventolavano da un albero montato sulla piattaforma.

Feci un preciso inventario di tutte le scorte di cibo in nostro possesso, pesandole con una bilancia formata da un pezzo di legno, da qualche corda e da una scatola di provviste pesante ventisette chili, usata come contrappeso.

Le mute dei cani andavano ogni mattina sul luogo del naufragio e gli uomini si impegnavano a recuperare dalla nave quanto fosse possibile e

utile. Si trattava di un lavoro difficile dato che il ponte di prua si trovava a dritta sotto trenta centimetri d'acqua. Riuscirono comunque a raccogliere una notevole quantità di legno e di corde e alcune casse di viveri. Benché la cambusa fosse sott'acqua, Bakewell recuperò tre o quattro casseruole, che in seguito si sarebbero rivelate preziose. Diverse casse di farina e di altri viveri erano state sistemate in una cabina della stiva e non eravamo riusciti a portarle fuori al momento dell'abbandono della nave. Identificata la posizione in cui si trovavano le casse, con le tenaglie da ghiaccio aprimmo una breccia nelle tavole spesse otto centimetri che formavano il ponte, che in quel punto era sommerso sotto un metro e mezzo d'acqua; non fu un lavoro semplice ma riuscimmo ad aprire un varco abbastanza ampio da permettere ad alcune casse di venire a galla. Le accogliemmo con entusiasmo, e in seguito, galvanizzati da questo successo, con l'aiuto di un arpione facemmo affiorare altre casse, accolte da commenti soddisfatti o delusi a seconda che contenessero cibi a base di cereali o alimenti superflui come le gelatine di frutta. Ognuno conosceva ormai perfettamente il valore calorico e il potere nutritivo e di sostentamento dei diversi cibi, che avevano per tutti noi un particolare valore. In questo modo aggiungemmo alle nostre modeste riserve due o tre tonnellate di provviste, metà delle quali formate da farina o fagioli, di cui eravamo a corto. Potranno sembrare grosse cifre ma, alla dose giornaliera di quattrocentocinquanta grammi, le riserve sarebbero bastate a ventotto uomini per tre mesi. Prima di questo ritrovamento avevo ridotto la razione quotidiana di ciascuno a meno di trecento grammi. Ora potevamo aumentarla e "questo pomeriggio per la prima volta in dieci giorni abbiamo capito cosa voglia dire esser realmente sazi".

Alcune slitte caricate con le razioni speciali per la marcia erano sempre pronte per un'eventuale partenza improvvisa: facendo conto sul cibo prevedibilmente fornito dalle foche e dai pinguini, calcolai una dieta che offrisse la massima varietà possibile, risparmiando al massimo le preziose riserve di farina. Tutte le foche e i pinguini avvistati nelle vicinanze del campo vennero uccisi per ottenerne carne e combustibile. Alla nostra dispensa aggiungemmo anche il *pemmican* dei cani, che nutrivamo con le foche catturate dopo averne rimosso le parti necessarie ai nostri pasti. Eravamo a corto di stoviglie, ma usavamo piccoli pezzi di legno venesta[1] che sostituivano perfettamente i piatti per le bistecche di foca, mentre per

gli stufati e gli altri liquidi facevamo ricorso alle tazze di alluminio della dotazione individuale per la marcia con le slitte. Più tardi entrarono in servizio le latte delle marmellate e i coperchi delle scatole di gallette.

Pur nelle circostanze in cui ci trovavamo, cercavo di evitare per quanto possibile la monotonia dei pasti. Così le modeste scorte dei cibi più appetitosi come la pasta di pesce, le aringhe in scatola e simili leccornie venivano razionate in assaggi e distribuite in modo che potessero durare il più a lungo possibile. Questi sforzi non risultarono inutili come scrisse nel suo diario uno dei miei compagni: "Bisogna ammettere che ci nutriamo benissimo, tenendo conto della nostra situazione. Ogni pasto consiste in una portata accompagnata da una bevanda. Se ci sono verdure essiccate, vengono mescolate nella stessa pentola con la carne e ogni piatto si presenta come una zuppa o uno spezzatino, di prosciutto o di foca, oppure metà dell'uno e metà dell'altra. Il fatto che abbiamo a disposizione solo due pentole limita il numero dei cibi che si possono cuocere insieme, ma nonostante questo riusciamo a disporre di quanto è giusto. Il latte in polvere e lo zucchero vengono fatti bollire insieme al tè o al cacao.

"La nostra dieta è povera di farinacei e, in effetti, ne desideriamo. Il pane è fuori questione dato che, in previsione del futuro viaggio per mare, dobbiamo risparmiare le superstiti scatole di gallette; tiriamo dunque avanti con tre o quattro focacce al giorno preparate mescolando una modesta porzione della scorta di farina con grasso, acqua e un po' di lievito artificiale. Ne otteniamo un impasto che facciamo cuocere per circa dieci minuti stendendolo su una piastra di ferro esposta al fuoco. Le focacce pesano dai quaranta ai cinquanta grammi ed è una vera fortuna per noi poterle preparare".

Durante uno dei pasti furono distribuite alcune scatole di gallette dell'esercito impregnate di acqua di mare. Erano in un tale stato che, in condizioni normali, non ci avremmo pensato due volte prima di eliminarle ma per noi, relegati a una distanza stimata di trecento miglia dalla terra su un pezzo di ghiaccio galleggiante sopra un mare insondato, erano una leccornia. Wild e i suoi compagni di tenda ne fecero un budino.

Pur avendo sempre presente la necessità di risparmiare le nostre scarse riserve, sapevo quanto fosse importante tenere alto il morale dei miei uomini, combattendo la depressione legata alla precarietà della nostra situazione e all'ambiente che ci circondava; aumentai dunque le razioni

entro limiti ragionevoli, per lo meno fino al momento in cui ci fossimo adattati al nostro nuovo modo di vivere. Il successo di questa decisione emerge evidente dai loro diari. “Giorno dopo giorno il tempo scorre sempre nello stesso ordine. Lavoriamo, parliamo, mangiamo. E come mangiamo! Non più tenuti a razioni ridotte, siamo diventati un po’ più esigenti di quando abbiamo cominciato la nostra ‘vita semplice’ anche se, in confronto alle vecchie abitudini di casa, siamo diventati veri e propri barbari, con un’avidità gastronomica fuori da ogni limite.

“Mangiamo tutto quello che arriva in tenda e ogni cosa viene accuratamente ed esattamente divisa in tante parti quanti sono gli uomini del gruppo. Uno di noi, con gli occhi chiusi o con la testa voltata a lato, chiama a caso i nomi di ciascuno mentre il cuoco di giornata indica una porzione chiedendo allo stesso tempo ‘A chi?’.

“Evitiamo in questo modo qualsiasi preferenza, foss’anche involontaria, pienamente convinti dell’imparzialità del procedimento, anche se qualcuno guarda talora con un po’ d’invidia la porzione del vicino diversa dalla sua per qualche minimo dettaglio. Trasgrediamo, e non di poco, il decimo comandamento ma, dal momento che siamo tutti sulla stessa barca, nessuno discute. Tutti capiamo come si sente ciascuno di noi, tutti ci sentiamo allo stesso modo.

“Ci sembra di essere tornati ai giorni di scuola e, per il momento, è un’esperienza felice!”.

Più avanti, quando la prospettiva di svernare sul pack andava prendendo consistenza, le razioni subirono una sostanziale riduzione. Ma a quel punto tutti si erano abituati all’idea accettandola come una cosa logica.

I pasti si basavano ormai quasi interamente sul generoso contributo che le foche e i pinguini ci davano sotto forma di bistecche o di frittura. Uno dei miei compagni scriveva: “Ora abbiamo da mangiare a sufficienza, ma non certamente in eccesso, e ognuno di noi è sempre abbastanza affamato da mangiare qualunque briciola gli giunga a tiro. I pasti sono affrontati con grande serietà e con poche parole fino al momento in cui la zuppa è finita”.

Le tende ci offrivano un alloggio ristretto soprattutto al momento dei pasti. “Vivere in una tenda senza alcun arredamento richiede una certa assuefazione. Durante i pasti dobbiamo sederci per terra ed è incredibile quanto sia difficile mangiare in questa posizione; è meglio inginocchiarsi e

sedersi sui talloni come fanno i giapponesi". Ognuno svolgeva a turno per un giorno il ruolo di 'cuoco' di tenda e, a questo proposito, uno di noi scriveva:

"In realtà il termine 'cuoco' è improprio perché, dal momento che abbiamo una cucina stabile, non si deve cuocere nulla in tenda.

"In pratica tutto il ruolo del cuoco di tenda si riduce ad andare in cucina con due pentole per portare zuppa e bevande, rimettendo in ordine e lavando, a pasto concluso, le due pentole e i boccali. Non ci sono cucchiai e altre posate da lavare perché ognuno ha cucchiaio e coltello da tasca personali che, alla fine di ogni pasto, lecca accuratamente per tenerli puliti prima di rimetterli in tasca.

"I cucchiai costituiscono una preziosa proprietà; perderli sarebbe un serio problema, come la perdita della dentiera per uno sdentato".

In tutto questo periodo la disponibilità di foche e di pinguini, se non inesauribile, era sufficiente ai nostri bisogni.

La caccia ai pinguini e alle foche occupava giornalmente le squadre che, fra i cumuli di ghiaccio e le creste di pressione, esploravano i dintorni alla ricerca di prede. Quando ne trovavano una, mandavano un segnale sventolando una sciarpa o una calza appesa a un bastone e ricevevano un analogo segnale di risposta dal campo.

A questo punto entrava in azione Wild con una muta di cani e concludeva il lavoro. Per nutrire uomini e cani era necessaria almeno una foca al giorno. Le foche erano in prevalenza cancrivore e generalmente trovavamo pinguini imperatore. Il 5 novembre prendemmo un pinguino di Adelia, fatto che diede origine a discussioni riassunte in questa breve citazione: "Fra le tre e le quattro, l'uomo di guardia avvistò un pinguino di Adelia. L'incontro, il primo dal gennaio scorso, può essere ricco di significati. Potrebbe indicare la presenza di terra nelle vicinanze oppure l'apertura di larghi canali. Per il momento è impossibile andare oltre queste congetture".

Durante la permanenza a Ocean Camp non avvistammo mai stercorari, procellarie antartiche o foche leopardo.

Oltre che in battute di caccia passavamo il tempo leggendo i pochi libri che avevamo salvato dal naufragio. Il tesoro più importante della nostra biblioteca era rappresentato da una parte dell'*Enciclopedia Britannica*, fonte continua di discussione sugli argomenti che vi erano

trattati. Un giorno trovammo i marinai che discutevano sulla voce ‘moneta e cambio’: la loro conclusione fu che l’enciclopedia era in errore perché sosteneva una tesi che non coincideva con le loro convinzioni.

“L’*Enciclopedia* è insuperabile nella descrizione di qualsiasi città americana presente o futura così come nella trattazione della biografia di ogni uomo di Stato americano dai tempi di George Washington. Ma la scarsità dei fiammiferi che ci affligge ci ha portato a usarla per altri fini, ben diversi da quelli culturali; qualcuno ha fatto la geniale scoperta che le sue pagine sono impregnate di salnitro, il che le raccomanda come eccellente strumento per accendere la pipa”.

Avevamo anche qualche libro sull’esplorazione antartica, una copia del libro di Browning e una della *Ballata del vecchio marinaio*; simpatizzammo con il personaggio, chiedendoci cosa il vecchio marinaio avesse fatto dell’albatros: noi lo avremmo ben volentieri aggiunto alla nostra dispensa.

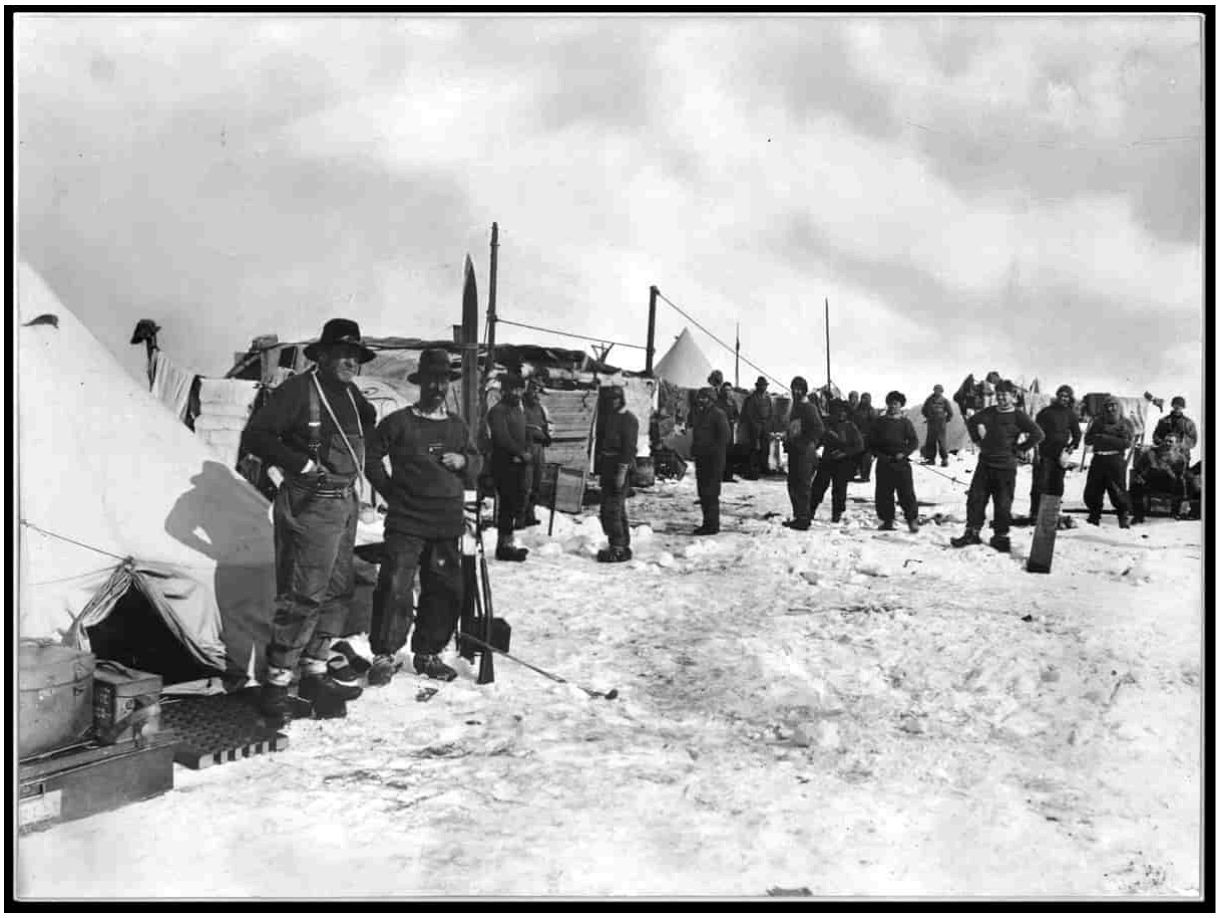
I due principali argomenti di discussione erano il tempo e la velocità di deriva. Worsley, che faceva il punto sul sole non appena possibile, concluse che la deriva del nostro banco era quasi totalmente dipendente dai venti mentre era scarsamente influenzata dalle correnti. Ovviamente speravamo di andare alla deriva verso nord fino ai margini del pack per poter raggiungere a remi la terra più vicina quando i ghiacci si fossero allentati. Gli inizi furono promettenti: in due o tre giorni la deriva ci portò a nord per circa venti miglia nel corso di una rabbiosa tormenta da sud ovest. Ma le successive osservazioni documentarono il progressivo rallentamento della deriva che finì per tramutarsi in un arretramento verso sud. Un crescente vento da nord est, che dal 7 novembre perdurò per dodici giorni, smorzò gli entusiasmi fino al momento in cui fu chiaro che eravamo andati a sud solo per tre miglia, avendo dunque guadagnato diciassette miglia. Ciò diede corpo alla nostra convinzione che il ghiaccio del mare di Weddell andava alla deriva con un moto circolare in direzione oraria e che, se avessimo potuto resistere abbastanza a lungo sul nostro banco, ci saremmo spostati a nord verso la relativa sicurezza di un mare libero.

Il movimento del ghiaccio non era abbastanza rapido da risultare percettibile. L’unico modo che avevamo per rendercene conto era seguire le variazioni della nostra posizione in rapporto a quella degli iceberg che ci circondavano, oppure, in modo più obiettivo, accertare la latitudine e la

longitudine della nostra posizione in base all'osservazione del sole. La pura analisi visiva non era diversa da quella che avremmo fatto stando sulla terraferma.

Nei giorni seguenti i progressi furono consistenti: guadagnammo sette miglia a nord fino al 24 novembre e altre sette miglia nelle successive quarantotto ore. Ci rallegrava il fatto che, sebbene il vento venisse prevalentemente da sud ovest, il nostro spostamento a est era stato minimo. La terra era a ovest, pertanto se la deriva ci avesse portato a est ci saremmo trovati al centro dell'imboccatura del mare di Weddell, e le possibilità di raggiungere la terra sarebbero considerevolmente diminuite.

Il nostro spostamento alla deriva era lento; i calcoli sul tempo necessario a raggiungere il margine del pack davano risultati variabili. Il 12 dicembre 1915 un compagno scrisse: "Una volta superato il circolo antartico, potremmo pensare di essere a metà strada verso casa. È possibile che con venti favorevoli si riesca a superare il circolo prima dell'anno nuovo. Basterebbe uno spostamento alla deriva di tre miglia al giorno: per periodi di due o tre settimane ne abbiamo fatte anche di più.



Novembre 1915. I naufraghi alla deriva sul ghiaccio marino. A sinistra nella foto, Ernest Shackleton e Frank Wild.

[1] Leggero e robusto legno composito, formato da tre strati di legno di quercia o di castagno. Di questo 'compensato' erano fatte le casse di imballaggio usate in questa e in altre spedizioni antartiche.

“Ora siamo solamente a duecentocinquanta miglia dall’isola di Paulet, ma troppo a est. Stiamo raggiungendo le latitudini nelle quali ci trovavamo l’anno scorso durante il viaggio verso il Sud. La nave salpò dalla Georgia del Sud esattamente un anno e una settimana or sono, raggiungendo questa latitudine il 3 gennaio 1915, quattro o cinque miglia a est della nostra posizione attuale, e incrociammo il circolo antartico alla vigilia del nuovo anno”.

Così, dopo un anno di battaglie incessanti con il ghiaccio, la capricciosa ruota del destino ci aveva riportati a una latitudine pressoché identica a quella che avevamo superato dodici mesi prima pieni di speranza e di progetti: ma come erano diverse le nostre condizioni attuali! La nave era andata in pezzi e stavamo andando alla deriva su un pezzo di ghiaccio alla mercé dei venti. Tuttavia, malgrado le occasionali battute di arresto dovute ai venti sfavorevoli, lo spostamento alla deriva era soddisfacente, dando così forza al nostro ottimismo.

Poiché la deriva era fondamentalmente influenzata dai venti, tutti tenevano d’occhio il tempo, chiedendo le previsioni a Hussey, il meteorologo, ogni quattro ore e talora anche più spesso. Avevamo attrezzato con termometri e barografo un pannello meteorologico fissato a un palo piantato nel ghiaccio e registravamo le osservazioni a intervalli di quattro ore. Quando avevamo abbandonato la nave il tempo era freddo, orribile e quanto più inadatto avrebbe potuto essere per una marcia sul ghiaccio. Tali condizioni si mantennero costanti nei primi giorni passati a Ocean Camp. Tutte le notti la temperatura cadeva fra meno diciassette e meno diciotto, con la neve che accecava e in piena tormenta. Avevamo istituito turni di guardia di un’ora a cui partecipavano tutti, e il compito, in quelle condizioni, non era certo una sinecura. La sentinella doveva stare in continua allerta per la possibile comparsa di fenditure o di qualsiasi altra improvvisa modificazione dei ghiacci, ma doveva anche tener d’occhio i cani che, nelle prime ore del mattino, si agitavano, s’innervosivano e si azzuffavano. Alla fine del rispettivo turno di guardia ognuno era felice di tornare in tenda, infilandosi nel tepore del tutto relativo del sacco a pelo ghiacciato.

Il 6 novembre, una giornata scura e piena di nuvole si risolse in una violenta tormenta da sud ovest, con turbini radenti la superficie del banco. Solo chi vi era costretto lasciava il riparo della tenda. Ovunque si

formavano densi cumuli di neve, seppellendo le slitte e le provviste sotto uno strato di mezzo metro, ammucchiandosi attorno alle tende con il rischio di farle crollare. Il nevischio penetrava nelle tende attraverso l'apertura di aerazione, che dovemmo ostruire con le calze di ricambio.

Frank Wild osserva l'Endurance: la nave è morta e il suo glorioso fasciame è spaccato e sparso in una confusione selvaggia.

Tutto questo per due giorni, alla fine dei quali un compagno scrisse: “La tormenta è continuata per tutta la mattina cedendo a mezzogiorno, e abbiamo avuto una bella serata; ma avremmo preferito sentire ancora l’urlo della tormenta che, con i suoi turbini di neve che penetravano ovunque e con i suoi venti gelidi e umidi, ci ha portato a nord per circa undici miglia in una notte”.

Il bel tempo durò quattro giorni, accompagnato da un sole caldo e brillante, ma faceva comunque freddo se si stava fermi o all’ombra. La temperatura scendeva ampiamente sotto lo zero, ma sfruttammo queste belle giornate soleggiate per far asciugare almeno parzialmente i sacchi a pelo e gli altri indumenti, infradiciti dal disciogliersi al calore dei nostri corpi della neve che vi era penetrata durante la tormenta. Il sole scintillante infondeva un rinnovato coraggio.

Il giorno successivo portò vento da nord est: la temperatura era salita a meno tre gradi. “Queste temperature elevate non sempre portano il tepore che ci si aspetterebbe in base al solo dato termometrico. Spesso si associano a un cielo scuro e annuvolato e a un ventaccio appiccicoso e carico di umidità. I venti da sud, anche se più freddi, si accompagnano generalmente a giornate soleggiate con cielo limpido e azzurro”.

La temperatura continuava a salire, raggiungendo lo zero il 14 novembre. Il conseguente disgelo ebbe effetti disastrosi sulla superficie del campo. “Il suolo è orribile – non scivoloso, ma traditore. Si esce prudentemente dalla tenda. Tutto va bene per pochi passi, quando un piede improvvisamente sprofonda anche per mezzo metro prima di raggiungere un fondo solido. Così si avanza passo dopo passo, proprio come quei poveri diavoli che al Portsmouth Hard frugano nel fango alla ricerca di qualche oggetto utile. Non appena si riesce a riguadagnare lentamente la superficie, l’incidente si ripete, accompagnato da tutte le imprecazioni con cui è possibile commentare l’accaduto. Questo succede perché l’aria calda allenta la superficie del banco e fa colare lentamente le gocce d’acqua nella neve sottostante più fredda, dove si ricongelano formando un nido d’api di noduli ghiacciati che sostituisce la neve soffice, polverosa e granulare a cui siamo abituati”.

Le temperature si mantennero elevate per alcuni giorni; quando, di tanto in tanto, il cielo si rasserenava, appariva un sole splendente e il caldo si faceva insopportabile. Quattro uomini andarono con una slitta a

recuperare del materiale nei pressi della nave; marciavano in calzoni e maglietta ma soffrivano il caldo e, temendo un colpo di sole, abbassarono i paraorecchie dei berretti per proteggere il collo e arrotolarono le maniche sopra i gomiti, procurandosi una scottatura alle braccia. La temperatura era a meno tre gradi e mezzo. Per cinque o sei giorni il sole continuò a splendere facendo asciugare quasi completamente i vestiti e i sacchi a pelo. Il 21 novembre arrivò un tempo orribile con un nevischio bagnato che sopportammo di buon animo, perché il vento ora spirava da sud.

Più tardi il vento girò verso ovest e il sole si affacciò alle ventuno: la fine di novembre coincideva con il periodo del sole di mezzanotte. "Un vento di sud tre volte benedetto", come riportato in uno dei diari, sopraggiunse tirando su il morale di tutti: "Oggi è la più bella giornata da quando siamo nell'Antartico – il cielo è limpido, la brezza soffia tesa e calda da sud e c'è il sole più brillante che si possa desiderare. Ne abbiamo approfittato per smontare le tende e per pulire, oltre che far asciugare e dare aria ai teli del pavimento e ai sacchi a pelo".

Mi alzai presto, alle quattro, per il mio turno di guardia, e il panorama era splendido. Davanti a noi una vasta distesa di campi di ghiaccio era solcata qua e là da piccole fenditure e movimentata da numerosi iceberg maestosi, in parte bagnati dal sole e in parte offuscati dalle ombre grigie di un cielo nuvoloso.

Guardando con attenzione si poteva vedere, fra la zona soleggiata e quella in ombra, una netta linea di demarcazione che si avvicinava lentamente illuminando poco alla volta la superficie gibbosa dei campi di ghiaccio e raggiungendoci infine per inondare di luce l'intero campo per quasi tutto il giorno.

"Questo pomeriggio abbiamo subito un paio di nevicate, ma la neve era simile a grandine. Ieri abbiamo avuto a che fare con una rara forma di neve, o meglio, con una precipitazione di sottili aghi di ghiaccio di circa tre centimetri, che sembravano capelli.

"All'ora di pranzo nelle tende faceva talmente caldo che aprimmo tutti gli sfiatatoi per la ventilazione; ma fa piacere qualche volta sentire il caldo, tanto che, per conservarlo, accettiamo di sopportare di quando in quando un'aria un po' viziata. Questa sera il vento è girato nella direzione più favorevole, quella da sud est, rinfrescando l'aria".

In quei giorni limpidi e soleggiati i miraggi erano frequenti, proprio come avviene nel deserto. Giganteschi iceberg ci apparivano sospesi in aria con la base nettamente separata dalla linea dell'orizzonte, altri erano distorti in forme strane e fantastiche con un'altezza ampiamente superiore a quella reale. Ma anche il semplice bianco scintillio della neve e del ghiaccio creava un quadro che è impossibile descrivere.

Più tardi, accompagnato da un vento rinfrescante da sud ovest, il tempo si fece parzialmente nuvoloso, per la probabile apertura del pack in quella direzione.

Avevo predisposto i piani per un rapido spostamento nel caso di un'improvvisa rottura del ghiaccio. Gli ordini di emergenza assegnavano a ogni uomo un posto preciso e dei compiti ben definiti: tutto era organizzato in modo che, in meno di cinque minuti dal mio fischio di allarme, una volta smontate le tende e caricate le attrezzature e le provviste, l'intera squadra fosse pronta a mettersi in movimento. Questo mi portò a verificare in forma conclusiva il modo di essere dei miei uomini sia sul piano fisico sia su quello mentale. Il tempo passato a Ocean Camp non era certo stato un periodo di serena beatitudine. La perdita della nave significava qualcosa che era per noi impossibile spiegare a parole. Dopo che ci eravamo sistemati a Ocean Camp l'*Endurance* rimaneva ancora immobilizzata nei ghiacci, con la sola poppa in vista e la prua inesorabilmente sovrastata e coperta dal ghiaccio. L'intricato ammasso di corde, di attrezzature e di pennoni rendeva il quadro ancor più desolato e deprimente.

Fu quasi un sollievo quando si giunse alla fine. "21 novembre 1915. Questa sera, mentre eravamo distesi nelle nostre tende, ci giunse l'annuncio del capo: 'Ragazzi, se ne sta andando!'. Uscimmo in pochi secondi e in un attimo eravamo sulla piattaforma di avvistamento e su altri punti di osservazione: a un miglio e mezzo di distanza, la nostra povera nave era in preda agli spasmi dell'agonia. Affondò dapprima la prua alzando in aria la poppa e si immerse poi con un rapido tuffo, mentre il ghiaccio le si chiudeva sopra per sempre. La sua scomparsa lasciò una ferita dolorosa perché, per quanto disalberata e inutile, la nave era pur sempre un legame con il mondo esterno. La sua assenza rimarcava la tristezza della nostra situazione e completava la nostra solitudine. La perdita dell'*Endurance* fece scivolare una lieve onda di depressione sul campo. Nessuno fece commenti, ma non si può biasimare la nostra commozione. La

sensazione era che molti legami con eventi felici e anche con incidenti emozionanti si fossero troncati, nel momento in cui la nave si era rizzata in silenzio per trovare un ultimo punto di riposo sotto i ghiacci sui quali ci trovavamo. Quando si conosce, come noi conoscevamo, ogni recesso e ogni angolo della propria nave e dopo averla aiutata giorno per giorno nella lotta sostenuta con tanto valore, la separazione, al di là della solitudine di ciascuno, è commovente, e dubito che fra noi ci fosse qualcuno che non fosse profondamente emozionato quando Sir Ernest, dall'alto dell'osservatorio, disse in tono triste ma pacato 'Se n'è andata, ragazzi'.

"Va detto che non cedemmo a lungo alla depressione e tornammo presto al buonumore di sempre. Le risate risuonavano nelle tende e persino il capo ebbe un battibecco con il cambusiere sull'insufficienza delle razioni, insistendo che dovevano essere di due salsicce a testa 'perché erano piccole così', e non di una e mezza come l'altro aveva proposto".

L'effetto psicologico del lieve aumento delle razioni annullò rapidamente ogni tendenza allo scoramento, ma con l'innalzamento della temperatura e il conseguente scioglimento in superficie del banco, gli abiti e i sacchi a pelo tornarono a essere fradici. Quando camminavamo, le scarpe sguazzavano nell'acqua e avevamo i piedi costantemente bagnati. Di notte, prima che la temperatura scendesse, si potevano vedere nuvole di vapore sollevarsi dai sacchi e dalle scarpe bagnate. Nel corso della notte, poi, l'abbassamento della temperatura trasformava l'umidità in una brina che si depositava all'interno della tenda, facendoci la doccia appena sfioravamo le pareti. Bisognava stare attenti quando si camminava fuori: più volte uno degli uomini, poco vigile, sprofondava fino alla cintola in una falla nascosta da una sottile crosta di ghiaccio e di neve. Anche se ci bagnavamo fino all'osso, non rimanevamo a lungo di cattivo umore, o per lo meno non lo davamo a vedere: lo consideravamo l'eccitante preannuncio di una prossima liberazione dai ghiacci.

Il 7 e l'8 dicembre il vento da nord ovest ritardò leggermente la nostra avanzata, ma avevo motivo di ritenere che la cosa avrebbe favorito l'apertura dei ghiacci e la formazione di canali che potevano permetterci di raggiungere acque libere. Per questo allenai con buoni risultati gli uomini a mettere in acqua le imbarcazioni e a caricarle con i viveri e le attrezzature. Tagliammo uno scivolo fra il nostro banco e un canale che lo costeggiava: le imbarcazioni scesero in acqua "come un uccello", per usare l'espressione

di un nostro marinaio. Tuttavia le speranze di una prossima liberazione erano premature. Si scatenò una tormenta che si accentuò il giorno successivo seppellendo sotto i turbini di neve le tende e le provviste già imballate. Il 12 dicembre la tormenta si era attenuata e il vento aveva cambiato direzione spirando da sud est; il giorno dopo ancora, la tormenta cessò, mentre il vento da sud e da sud ovest continuava a spingerci verso nord.

"15 dicembre 1915. Il persistere dei venti da sud va oltre le nostre più rosee aspettative e spinge altrettanto in alto il morale di tutti. Le previsioni non potrebbero essere migliori. I dintorni del nostro banco sono in continuo movimento; in certi giorni siamo circondati da piccoli canali aperti che ci impediscono di passare sui banchi adiacenti". Due giorni più tardi la fortuna ci voltò le spalle e un vento fresco da nord ci regalò "un giorno bestialmente freddo e ventoso" che ci spinse indietro per tre miglia e un quarto. Tuttavia ben presto il vento girò nuovamente spirando da sud e da sud ovest. Le temperature elevate, associate ai venti forti provenienti da diversi quadranti che avevamo avuto nei giorni precedenti, mi fecero concludere che il ghiaccio attorno a noi era in fase di scioglimento e di frammentazione, e che la prospettiva della fuga dalle gelide fauci dell'Antartico fosse alla nostra portata.

Il 20 dicembre, dopo averne discusso con Wild, comunicai agli uomini la mia intenzione di marciare a ovest nel tentativo di avvicinarci all'isola di Paulet. Un sentimento di piacevole attesa si diffuse nel campo e tutti si mostrarono ansiosi di mettersi in marcia. Così il giorno dopo, con Wild, Crean e Hurley e con le mute dei cani, andammo in avanscoperta verso ovest. Dopo avere marciato per circa sette miglia ci issammo su un piccolo rilievo ai cui piedi si distendeva a perdita d'occhio una serie di grandi banchi piatti, larghi da mezzo miglio a un miglio e separati fra loro da creste di pressione superabili con l'aiuto di picconi e badili. L'unica seria difficoltà era rappresentata dagli accumuli di ghiaccio interposti fra il vecchio banco su cui ci trovavamo e il primo della lunga serie di banchi di ghiaccio recente che si trovava a mezzo miglio di distanza.

Anticipammo al 22 dicembre i festeggiamenti del Natale, e gran parte delle modeste scorte dei cibi più raffinati venne consumata nel cenone. Non potevamo portarli tutti con noi e così, dopo gli ultimi otto mesi, ci saziammo con un pasto eccellente. Acciughe sottolio, fagioli cotti

al forno e lepre in salmì furono il miglior menu mai sognato dai lontani giorni di scuola. Tutti lavorammo sotto pressione facendo e rifacendo il carico delle slitte e ammucchiando nei sacchi e nelle casse le provviste che dovevamo portare con noi. Guardandomi attorno, alla vista del viso teso dei miei uomini non potevo fare altro che sperare in un fato più benevolo di quello che ci aveva accompagnato nel nostro ultimo tentativo di marcia sui ghiacci verso la salvezza.

Capitolo sesto. La marcia intermedia

Con l'eccezione della sentinella del turno di notte, andammo a dormire alle ventitré per svegliarci alle tre del 23 dicembre. Volevamo approfittare del momento in cui la crosta notturna di ghiaccio era ancora solida, per superare con le slitte cariche delle due imbarcazioni, la *James Caird* e la *Dudley Docker*, la pericolosa zona frammentata che ci separava dal primo banco di ghiaccio recente. Una fitta nebbia di mare si alzava a ovest e alle quattro e mezza ci mettemmo in moto dopo aver bevuto una tazza di caffè.

Praticamente le due imbarcazioni furono trascinate in successione da tutti gli uomini e, a prezzo di faticose e attente manovre e di tortuosi passaggi fra ghiacci insidiosi, ci trovammo al di là della zona pericolosa.

Tornammo a Ocean Camp per prendere le tende e le altre slitte e, a distanza di un miglio e un quarto, montammo il campo nelle vicinanze delle imbarcazioni. Sulla via del ritorno catturammo una grossa foca che avrebbe garantito carne fresca a noi e ai cani. Al campo, trovammo un pasto a base di montone freddo in scatola e di tè e, alle quattordici, ci coricammo. Pensavo di dormire di giorno e di marciare di notte per approfittare delle

temperature leggermente inferiori e quindi della maggiore compattezza della superficie di marcia.

Alle venti eravamo di nuovo in movimento dopo un pasto di montone freddo e tè, ma alle ventitré un largo canale aperto ci fermò costringendoci ad accamparci e a riposare senza mangiare. Per fortuna, agli inizi della marcia, il tempo era favorevole e caldo, tanto che molti di noi dormivano all'aperto. Tuttavia, nella notte, cominciò a venire giù una neve sottile, accompagnata da un forte abbassamento della temperatura. Worsley, che aveva appeso i suoi pantaloni e le calze a una scialuppa, trovò al mattino il suo abbigliamento completamente gelato e duro tanto da faticare non poco a rivestirsi. Ora che avevamo ripreso la marcia ero ansioso di fare tutto il possibile per uscirne e questo intoppo tanto precoce mi irritava. Così nel pomeriggio presi gli sci e con Wild andai fino alla fenditura che trovammo richiusa. Nel ritorno segnammo il percorso con alcune bandierine. Ogni giorno, dopo che tutti erano andati a riposare, Wild e io procedevamo in avanscoperta per due o tre miglia, segnando il percorso del giorno successivo con pezzi di legno, scatole di latta o bandierine. Dovevamo scegliere il percorso più pianeggiante e meno accidentato, anche se un po' tortuoso, evitando le creste di pressione e, se questo non era possibile, individuando e segnando il punto più adatto per costruire con dei blocchi di ghiaccio un ponte per attraversare un canale o superare una cresta. Era compito dei conducenti delle mute preparare il percorso per quelli che li seguivano trainando le pesanti imbarcazioni. Le barche venivano trascinate per tratti di circa sessanta metri: non volevo che i punti di sosta fossero più distanti per evitare che il ghiaccio, frantumandosi, interrompesse il percorso fatto e ci impedisse di tornare al punto di partenza. Gli uomini si fermavano ogni venti metri per riposare e riprendere fiato; per loro era un segnale gradito vedere issato su alcuni remi il telo di riparo: era il segno che il cuoco stava preparando il pasto o che, comunque, era prevista una sosta temporanea. In questo modo il percorso veniva ripetuto tre volte dalla squadra addetta al trasporto delle imbarcazioni. Tutte le mute ripercorrevano ogni tappa due volte, ma qualcuna anche tre. Facevano un lavoro straordinario. Senza di loro non avremmo potuto trasportare la metà dei viveri e delle attrezzature che portammo con noi.

Quella notte andammo a riposare alle diciannove, e all'una del terzo giorno di marcia, il 25 dicembre, facemmo colazione con le razioni

previste per la marcia con le slitte. Alle due eravamo di nuovo in cammino. Ci augurammo buon Natale con il pensiero rivolto ai nostri cari. Quel giorno, mentre mangiavamo una sottile focaccia stantia bevendo un boccale di cacao diluito, cercavamo di immaginarci quale fosse la loro colazione a casa.

Eravamo tutti di buonumore. L'idea di una liberazione dalla monotonia della vita sul banco teneva su il morale. Uno dei compagni scriveva nel suo diario: "È una vita dura, aspra, bella: marciare e accamparsi; non ci si lava né si lavano i piatti, non ci si spoglia né ci si cambia d'abito. Ma abbiamo comunque il nostro cibo, anche se impregnato dal fumo del grasso; dormiamo quasi sulla nuda neve e facciamo il lavoro più duro che il fisico umano sia in grado di svolgere con il minimo nutrimento".

Marciammo fino alle undici e mezza con una sosta alle sei. Andammo a riposare dopo un pasto a base di bistecche di foca e di tè. La superficie di marcia era piuttosto accidentata. L'elevata temperatura del giorno rendeva cedevoli gli strati superficiali, mentre la sottile crosta che si formava di notte non reggeva il peso di un uomo. Così affondavamo nella neve molle fino al ginocchio, e di tanto in tanto qualcuno cadeva in un infossamento nascosto dalla neve e veniva poi tirato su dall'imbracatura. Il sole scottava e molti soffrivano per le labbra screpolate.

Quel giorno vennero uccise due foche. Wild e McIlroy, che erano andati a recuperarle, ebbero un momento di tensione quando incontrarono sul ghiaccio sconnesso e corroso tre orche occhieggianti da un canale distante pochi metri, dal quale sporgevano le loro orribili teste quasi in attesa di un festino.

Il giorno successivo, il 26 dicembre, partimmo di nuovo all'una. "La superficie è molto migliorata rispetto ai giorni scorsi e questo è il fatto più importante. Ma il percorso passa su banchi ricchi di cumuli di ghiaccio che richiedono molto lavoro di piccone e di badile per aprire il passaggio alle slitte con le imbarcazioni. Le slitte vengono trainate in tratti successivi da diciotto uomini sotto la guida di Worsley. È un lavoro massacrante su una superficie molle".

Alle cinque, dopo una marcia breve e insoddisfacente, ci trovammo bloccati da un canale aperto. Nella pausa prendemmo un tè con due piccole

focacce ma alle dieci, in assenza di qualsiasi accenno alla chiusura del canale, andammo a riposare.

Durante il giorno nevicò leggermente e quelli che dormivano all'aperto si trovarono con i sacchi a pelo fradici.

Alle ventuno e trenta ripartimmo. Come al solito io mi trovavo in testa, seguito dal cuoco e dal suo aiutante che tirava una piccola slitta con la stufa e tutti gli attrezzi da cucina. Neri per il fumo del grasso come due commedianti truccati da moicani, erano stati soprannominati 'Potash' e 'Perlmutter'. Seguivano le mute che superavano in un batter d'occhio il cuoco, mentre le due imbarcazioni chiudevano il convoglio. Se non fosse stato per queste scialuppe avremmo potuto procedere a una velocità superiore, ma volevamo in ogni modo evitare il rischio di non averle in caso di necessità. Avendone lasciata una, la *Stancomb Wills* , a Ocean Camp, le due rimaste sarebbero bastate a malapena ad accogliere tutta la squadra al momento di abbandonare il banco di ghiaccio.

Quella notte percorremmo un buon miglio e mezzo prima di 'pranzare' all'una e continuammo poi ancora per un miglio fino ad accamparci alle cinque vicino a un piccolo iceberg inclinato.

Blackie, uno dei cani di Wild, si azzoppò. Non poteva trainare e nemmeno seguire la muta una volta liberato dai finimenti: dovemmo sacrificarlo.

Alle ventuno del 27 eravamo di nuovo in movimento. Costretti ad abbattere numerose creste di pressione e a colmare diversi canali, impiegammo circa cinque ore per superare i primi duecento metri. La molle superficie di marcia rendeva lenta e faticosa la nostra avanzata. Riuscimmo a percorrere tre quarti di miglio prima della colazione e un altro miglio verso ovest su un banco pieno di cumuli di ghiaccio, accampandoci alle cinque e mezza. Greenstreet e Macklin uccisero e portarono al campo una gigantesca foca di Weddell di circa quattrocento chili; anche due pinguini imperatore vennero ad arricchire la nostra dispensa.

Dalla cima di un piccolo iceberg inclinato in prossimità del campo constatai la grande frammentazione del pack circostante. I larghi canali aperti che solcavano in tutte le direzioni i banchi non promettevano nulla di buono. Come al solito andai con Wild in avanscoperta: era tutto troppo dissestato per avanzare oltre.

“29 dicembre. Una nuova ricognizione ha confermato che non è possibile marciare sui ghiacci, così alle venti e trenta, con gran disappunto di tutti, piuttosto che spingerci in avanti abbiamo dovuto marciare indietro di mezzo miglio per raggiungere un banco più solido. Alle ventidue avevamo montato il campo e tutti andammo a riposare. Il riposo era più che necessario, malgrado lo scoramento dovuto al nuovo ostacolo”.

Nella notte una fenditura apertasi nel banco ci costrinse a spostarci per un miglio e mezzo a est su un vecchio banco di ghiaccio. Il ghiaccio intorno era troppo molle e sconnesso per poter essere percorso con le slitte e, d’altra parte, l’acqua libera non era sufficiente a permetterci di farvi scendere le imbarcazioni in sicurezza. Avevamo marciato per sette giorni, le razioni erano scarse e gli uomini indeboliti. Erano esausti per il durissimo lavoro di traino sulla superficie allentata dei ghiacci, e le razioni per la marcia erano ormai modeste. Avevamo percorso sette miglia e mezzo in linea d’aria e, a questo ritmo, avremmo impiegato trecento giorni per raggiungere la lontana terra a ovest. Dal momento che avevamo cibo per soli quarantadue giorni, non rimaneva altra scelta se non montare nuovamente il campo sul banco e tenere a bada gli stati d’animo con pazienza, fino al momento in cui si fossero presentate le condizioni favorevoli per un nuovo tentativo di evasione. Accatastammo perciò le provviste in eccesso, lasciando sulle slitte le razioni di riserva per la marcia, e portando via tutta l’attrezzatura possibile dall’ormai deserto Ocean Camp.

Con il nome di Patience Camp battezzammo la nuova dimora che avremmo occupato per circa tre mesi e mezzo.

Capitolo settimo. Patience Camp

L’apatia, che si stava impadronendo di alcuni di noi per il fallimento delle aspettative, fu presto scacciata. Tutti i giorni esploravamo le zone circostanti alla ricerca di foche e di pinguini da cacciare. Oltre alle riserve per la marcia con le slitte ci erano rimasti cinquanta chili di *pemmican*, compreso quello per i cani, centoquaranta chili di farina e un po’ di tè, di verdure essiccate e di grasso di rognone. Mandai Hurley e Macklin a Ocean Camp per recuperare i viveri che avevamo dovuto abbandonarvi. Tornarono con un buon carico fra cui sessanta chili di latte in polvere, venti chili fra *pemmican* e marmellata, e qualche scatola di estratto di carne. Nel silenzio da cui eravamo circondati potevamo udire le loro voci quando ancora si trovavano a un miglio e mezzo di distanza.

La dieta era povera di farinacei. Alle scorte di farina sufficienti per dieci settimane si potevano aggiungere quelle delle razioni destinate alla marcia che sarebbero durate meno di tre mesi. I pasti dovevano principalmente basarsi sulle foche e sui pinguini che ci fornivano un valido alimento contro lo scorbuto di cui, in effetti, nessuno di noi soffrì nel corso

della spedizione; ma si trattava pur sempre di una dieta sbilanciata, probabilmente responsabile della debolezza e dell'irritabilità di cui soffrivamo.

"Il cuoco merita ogni lode per il modo con cui ha lavorato durante tutta questa severa tormenta. La cucina consiste in poche casse che formano una tavola, in due stufe alimentate con grasso animale e in un telone sorretto da quattro remi. La protezione che offre è parziale e i turbini di vento portano in tutte le direzioni il fumo pungente del grasso che brucia". Dopo qualche giorno riuscimmo a mettere il cuoco al riparo in un igloo coperto da un telo impermeabile.

"Le razioni sono appena sufficienti a tenerci in vita e siamo tutti convinti che potremmo mangiare anche il doppio. Attualmente la razione giornaliera consiste in due etti di carne di foca con un terzo di litro di tè a colazione; un etto di focaccia con latte per pranzo e meno di mezzo litro di stufato di foca per cena. È appena sufficiente anche se, al momento, il nostro lavoro è molto ridotto; ma ci mancano totalmente pane, patate e, in genere, i farinacei. Di questo alcuni di noi soffrono più degli altri e non fanno che parlare di cibo; ma in generale siamo convinti che i continui discorsi in proposito non fanno che stuzzicare un appetito che non possiamo assecondare. Il nostro intenso desiderio di pane e di burro è reale, non per il fatto che non ne abbiamo, ma perché il nostro organismo ne sente il bisogno".

La scarsità di cibo e la necessità di mettere a disposizione degli uomini tutte le risorse di cui disponevamo, mi portò a decidere di sacrificare tutti i cani a eccezione di quelli di due mute. È stato questo il più terribile di tutti i lavori eseguiti nel corso della spedizione: la perdita dei cani ci afflisse profondamente.

Dovevo continuamente rivedere il menu settimanale. I modi per cucinare la carne di foca erano pochi. Ma il fatto di non sapere cosa si sarebbe mangiato era per i miei compagni argomento di una discussione in cui ogni più piccola variazione aveva il suo peso.

"Oggi (26 gennaio) abbiamo preso un pinguino di Adelia e abbiamo avvistato una balena, ma nessuna foca.

"La scarsità di grasso ci ha costretto a spegnere una delle due stufe. Il tè del mattino è la nostra unica bevanda calda. Per il resto della giornata beviamo acqua ghiacciata e, in mancanza anche di questa, non ci resta che

portare nel sacco a pelo qualche pezzetto di ghiaccio, chiuso in una scatola di tabacco. Al mattino ne ricaviamo un cucchiaio d'acqua, ma bisogna cercare di restare fermi tutta la notte per non rovesciarla".

Per introdurre variazioni nella dieta, feci distribuire due volte alla settimana metà della razione destinata alla marcia con slitte.

Il ghiaccio fra noi e Ocean Camp, che si trovava ora a sole cinque miglia di distanza, era estremamente frammentato. Tuttavia mandai Macklin e Hurley al vecchio campo con le loro mute per vedere se vi fosse rimasta qualche provvista da aggiungere alle nostre riserve ormai tanto ridotte. Diedi loro istruzioni scritte con cui raccomandavo di non correre rischi, di non superare ampie fratture aperte e di rientrare entro il mezzogiorno seguente. Nella loro marcia affondarono più di una volta in acqua fino alla cintola, rompendo il ghiaccio troppo sottile, ma riuscirono a raggiungere il campo. Trovarono una superficie molle che si era abbassata di mezzo metro. Ocean Camp, dissero, "aveva l'aspetto di un villaggio raso al suolo e abbandonato dai suoi abitanti". Le tavole di legno che formavano il pavimento delle tende avevano impedito al sole di far sciogliere la neve sottostante e si trovavano quindi mezzo metro al di sopra del piano del banco.

Il magazzino nei pressi della cucina si era inclinato di molti gradi sul lato destro e si erano formate ovunque diverse pozze d'acqua.

Raccolsero tutti i viveri che riuscirono a trovare e li accumularono nella cassa di legno venesta della slitta, ritornando a Patience Camp verso le venti. Soddisfatto per questo pronto ritorno e per il loro giudizio favorevole sulla praticabilità del percorso, il 21 febbraio mandai diciotto uomini sotto la guida di Wild con il compito di recuperare tutto il cibo rimasto e anche la terza imbarcazione, la *Stancomb Wills* . Partirono all'una trainando la slitta vuota già utilizzata per la *James Caird* e raggiunsero Ocean Camp alle tre e mezza.

"Rimanemmo circa tre ore per montare la scialuppa sulla slitta, per raccogliere cibi, vestiti e libri. Lasciammo il campo alle sei arrivando a Patience Camp alle dodici e mezza; al ritorno, con l'imbarcazione, impiegammo tre volte il tempo dell'andata. La marcia di ritorno fu interrotta da numerose soste, quando i quattro uomini che componevano la squadra esplorativa dovevano abbattere le creste di pressione o colmare con blocchi di ghiaccio le fenditure che si aprivano. Il sole aveva allentato di

molto la superficie di marcia e, in certi punti, lo sforzo per il traino diventava insopportabile. Poco allenati e sottoalimentati come eravamo, nella marcia di ritorno arrancavamo. Di tanto in tanto la pesante slitta sfondava del tutto il ghiaccio mettendosi a galleggiare. Il lavoro per recuperarla era durissimo per degli uomini ormai esausti. Nei tratti in cui non ci si doveva fermare per una cresta di pressione o per un canale, non riuscivamo a percorrere senza soste più di tre quarti di miglio.

"A circa un miglio da Patience Camp, fummo accolti a sorpresa da Sir Ernest che, con Hussey, ci era venuto incontro con la slitta portando pentole di tè bollente bene avvolte in una coperta per tenerle calde.

"Uno o due degli uomini che erano rimasti al campo avevano tracciato per noi un buon percorso: ci diedero una mano nel traino facendoci concludere il ritorno in bellezza.

"Fra i risultati eccellenti del nostro viaggio primeggiava il recupero di due casse di lenticchie del peso di diciotto chili ciascuna".

Il giorno dopo Macklin e Crean, mandati a Ocean Camp per recuperare le attrezzature rimaste, incontrarono numerosi canali che si erano aperti nella notte e dovettero tornare indietro quando si trovavano a un miglio e mezzo dal loro obiettivo. Da quel momento non si riuscì più a raggiungere Ocean Camp; tuttavia vi era ormai rimasto poco materiale utile.

A metà febbraio si fece seria la questione del grasso. Ne raschiammo ogni traccia da tutte le teste e le pinne di foca precedentemente scartate. Anche la carne scarseggiava. Rimanevano ancora intatte le razioni per tre mesi destinate al viaggio con le slitte, ma potevamo usarle solo come ultima risorsa. Ci restava un po' di *pemmican* per i cani; nutrivamo quelli che erano rimasti con le parti per noi immangiabili delle foche. Friggemmo in grasso di rognone il *pemmican* insieme a un po' di farina, ottenendone delle ottime focacce.

La disponibilità di carne era ormai ridotta a non più di qualche avanzo. Per fortuna catturammo due foche e quattro pinguini imperatore e, il giorno successivo, quaranta pinguini di Adelia. A quel punto avevamo cibo per quaranta giorni, ma una carenza di grasso ormai acuta. Tutto il grasso di rognone era stato utilizzato e cominciammo a usare quello di foca

per cuocere la carne. Una volta assuefatti al suo sapore di pesce, cominciammo ad apprezzarlo: come Oliver Twist, ne volevamo di più.

Frank Hurley, a sinistra, ed Ernest Shackleton, a destra, davanti alla loro piccola tenda.

Festeggiammo il 29 febbraio più che altro per risollevare l'umore. I più cinici di noi sostenevano che era per festeggiare il fatto che saremmo sfuggiti ai tranelli delle donne per altri quattro anni.[1] Quel giorno finì anche il cacao. Da quel momento, a parte qualche occasionale sorso di latte diluito, l'acqua sarebbe stata l'unica nostra bevanda. Ognuno di noi avrebbe avuto tre zollette di zucchero al giorno.

Una notte uno dei cani si liberò e fece scempio delle preziose riserve di focacce. Di cinque riuscì a mangiarne quattro e mezza prima di essere bloccato. Diedi a Worsley la metà della focaccia rimasta, segnata dai denti del cane: divisa fra i suoi sette compagni di tenda ne toccò a ciascuno un pezzo che non superava i tre centimetri quadrati.

Lees, responsabile del cibo e della sua conservazione, scrisse nel suo diario: "Quanto più scarso è il cibo tanto più difficile è il compito dell'intendenza, costretta a escogitare un modo per far durare le misere riserve con il passare delle settimane. Nessuna massaia ha mai dovuto darsi tanto da fare come noi, costretti ad accontentare così grandi richieste con quel poco che abbiamo.

"Parlare delle focacce che Peter si è ingoiato ci porta a desiderare di avere tanti pasti uguali a quelli che a casa destinavamo al cane. In preda alla fame non si è più schizzinosi e si è pronti mangiare qualsiasi scarto, indipendentemente dalle sue origini. Ci si vergogna a scrivere dei bocconi che in quelle condizioni abbiamo raccolto e trangugiato; basta ricordare ciò che accadde quando il cuoco aveva gettato fuori dalla cucina del *pemmican* caduto su un vecchio straccio sporco: uno di noi si preoccupò di recuperarlo per raschiarne la parte ancora commestibile. Un altro frugò per più di un'ora nella neve dove, qualche giorno prima, aveva lasciato cadere un po' di formaggio. Il pezzetto che alla fine riuscì a trovare, grande come l'unghia del pollice, gli sembrò un più che valido compenso per la fatica fatta".

A quel punto il grasso di foca, crudo, bollito o fritto, era diventato un componente abituale della nostra dieta. "È incredibile come siano ormai cambiati i nostri gusti. Fino a poco tempo fa il grasso ci sembrava nauseabondo; adesso lo desideriamo. Beviamo con avidità l'olio denso e nerastro che ne cola, anche se sembra lubrificante per motori e il sapore ricorda quello dell'olio di fegato di merluzzo".

Avevamo adesso farinacei per due pasti in tutto, e carne di foca per un mese. Volevamo a tutti i costi risparmiare le riserve sufficienti per

quaranta giorni di marcia con le slitte.

Ma uno di noi filosoficamente scriveva nel suo diario: “La fame di cui oggi soffriamo ci farà bene in futuro: potremo apprezzare meglio le cose buone che troveremo a casa”.

Le foche e i pinguini sembravano evitarci deliberatamente, e un inventario delle provviste ci rivelò che al 21 marzo avevamo carne solo per dieci giorni e grasso per un periodo anche minore: così, all’ora di pranzo, ci dovemmo accontentare di una galletta.

I pasti consistevano ormai esclusivamente di carne di foca con una galletta a mezzogiorno; calcolai che a questo regime, contando sulla cattura di qualche foca e di qualche pinguino, saremmo sopravvissuti per circa sei mesi. Eravamo tutti debolissimi: era evidente che avremmo dovuto aumentare considerevolmente le razioni, se ci fossimo trovati nelle condizioni di poter abbandonare il pack, con le imbarcazioni al traino. Un giorno un grosso leopardo di mare si arrampicò sul banco per attaccare uno degli uomini. Wild, richiamato dalle grida, corse fuori e uccise l’animale, nel cui stomaco trovammo molto pesce non digerito. Lo friggemmo nello stesso grasso della preda, procurandoci in questo modo l’unico piatto di pesce ‘fresco’ di cui godemmo nell’intero viaggio alla deriva.

“La scarsità di combustibile ci costringe a ricavare l’acqua da bere dal ghiaccio, sciolto in lattine a contatto con il corpo; in modo simile disgeliamo le scatole di *pemmican* che mangiamo al mattino, tenendole nel sacco a pelo per tutta la notte.

“Oggi (2 aprile) abbiamo sacrificato le ultime due mute di cani, ricavandone carne di cui cibarci; una volta cotta era simile alla carne di manzo, anche se molto più dura”.

Il 5 aprile uccidemmo due foche. La loro carne, insieme a quella del leopardo di mare catturato pochi giorni prima, fece aumentare le nostre razioni, con un effetto salutare non solo sulla fame ma anche sull’umore.

Nei giorni freddi, la distribuzione di poche fette di grasso crudo aumentò in modo sorprendente la capacità di resistenza alle basse temperature.

Le scorte per i quaranta giorni di marcia con le slitte erano intatte; ne avremmo fatto pieno uso durante la navigazione con le scialuppe.

Nei primi giorni passati a Patience Camp il tempo era stato mite, ma la vigilia dell’anno nuovo si presentò con nebbia, nuvole e leggere

nevicate; il giorno seguente, sebbene la temperatura fosse salita a tre gradi, il tempo fu "orribile, freddo e umido dalla testa ai piedi". Ma in generale la temperatura fu relativamente elevata nella prima metà di gennaio, tanto da poter lavorare a lungo all'esterno senza guanti. Fino al 13 il tempo si mantenne testardamente calmo e caldo. Ciò significava che lo spostamento alla deriva verso nord, quasi esclusivamente legato al vento, si era interrotto. Il 16 una leggera brezza da sud risvegliò le nostre speranze e, mentre la temperatura scendeva, immaginavamo un periodo di venti favorevoli e una lunga deriva verso nord.

Il 18 arrivò da sud ovest una mugghiante tempesta che il giorno seguente volse a tormenta con un notevole movimento di deriva. Nessuno lasciò le tende se non per dare il cibo ai cani, per portare i pasti dalla cucina alla tenda e per eseguire il proprio turno di guardia. Tutto questo durò sei giorni fino a quando, attenuatasi la deriva pur con il persistere del vento da sud ovest, si riaffacciò il sole. In sei giorni la tormenta ci aveva portato a nord per ottantaquattro miglia, lo spostamento maggiore fino a quel momento. Per settimane eravamo rimasti al sessantasettesimo parallelo, quasi ci fosse stato un ostacolo che ci impediva di procedere. Con questo straordinario salto avevamo incrociato il circolo antartico e ci trovavamo a centoquarantasei miglia dalla terra più vicina a ovest – l'isola di Snow Hill – e a trecentocinquantasette dalle Orcadi Meridionali, le terre più vicine che avessimo a nord.

Quasi a voler compensare questo favore, il giorno seguente cominciò a soffiare un vento ugualmente forte da nord est che non solo arrestò la deriva verso nord, ma ci spinse a sud per tre miglia. Come di norma i venti da nord si accompagnavano a temperature elevate e a nebbia umida, ma il 25 gennaio la nebbia si dissipò regalandoci il raro spettacolo di un sole brillante e caldo con venti di nord est. Fu il giorno più caldo trascorso fra i ghiacci. La temperatura era di due gradi all'ombra e quasi ventisette sotto le tende. Ne conseguirono effetti disastrosi sulla superficie del ghiaccio, che si riempì di pozzanghere, veri e propri trabocchetti per chiunque si fosse azzardato a camminare sul banco. Per dieci giorni i venti da nord ebbero un effetto deprimente sull'umore, ma il 4 febbraio un vento teso prima da sud, poi da sud est, ci sospinse nuovamente verso settentrione. Poi ancora temperature più alte e venti da nord ridussero il nostro spostamento a un valore medio di tre miglia al giorno verso nord per

tutto il mese di febbraio. I diari del mese riportano alternanze di “giornata umida, nuvolosa e temperata” e di “tempo limpido e freddo con brezza leggera da sud”. Il vento aveva ormai assunto un’importanza vitale ed era diventato l’unico oggetto delle nostre attenzioni.

Gli inizi di marzo portarono tempo calmo, freddo e umido. L’umore era indissolubilmente legato alle condizioni del tempo. Nei giorni sereni e soleggiati tutti si sentivano più allegri e guardavano al futuro con un ottimismo che spariva nei giorni scuri e nuvolosi. Un effetto, quello del bel tempo, molto più efficace di un aumento delle razioni.

Il 13 si alzò un vento di burrasca da sud est che durò per cinque giorni, spingendoci a nord per venti miglia; da quel momento la buona sorte, almeno per quanto riguarda i venti, non ci avrebbe abbandonato mai a lungo. Il 20 ci colse la peggiore tormenta affrontata fino a quel momento, anche se il peggio sarebbe arrivato dopo lo sbarco sull’isola Elephant. Nevicava abbondantemente, tanto che era impossibile vedere il campo da una distanza di trenta metri. Rimanendo all’aperto anche per pochi istanti, ci si copriva totalmente di una neve fine e polverosa da cui dovevamo liberarci, prima di rientrare, con un lungo lavoro di spazzola.

Con l’attenuarsi della tormenta la temperatura si abbassò e il freddo si fece intenso. Deboli come eravamo e con i vestiti stracciati e sporchi, soffrivamo di questi improvvisi cambiamenti climatici molto più di prima. Giunse infine una giornata calma, limpida e meravigliosamente calda, seguita il giorno dopo da una forte tormenta da sud. Tutto era sepolto sotto più di un metro di neve accumulata dai turbinii del vento, cosa che ci costrinse a scavare in continuazione per salvare le scarse provviste di carne. Avevamo cercato di sfruttare il precedente giorno di bel tempo per disgelare le coperte, diventate dure come lastre di ferro, ma in quel giorno e nei due o tre che lo seguirono non si poté fare altro che infilarsi nei sacchi a pelo gelati tentando di scaldarsi. Il freddo ci impediva di leggere o di cucire: tenevamo le mani al coperto e passavamo il tempo chiacchierando.

“La temperatura non raggiunge i livelli più bassi registrati in queste zone, ma i venti violenti attraversano il fragile tessuto delle tende creando correnti che impediscono di mantenere caldo l’interno. A cena in tenda, la scorsa notte, l’acqua si congelava nelle lattine prima che riuscissimo a berla. È incredibile la sete che ci tormenta”.

A questo periodo gelido seguirono due giorni di sole brillante e il 29 marzo il tempo fu meraviglioso: cadde una pioggia fitta, la prima dalla partenza dalla Georgia del Sud, sedici mesi addietro. Ci sembrò un primo incontro con la civiltà e molti di noi ricordarono con nostalgia la nebbia e la pioggia di Londra.

Forti venti da sud, cieli nuvolosi e occasionali aumenti di temperatura riempirono i nostri giorni fino al 7 aprile, quando la nebbia si alzò e avvistammo qualcosa a nord che poteva essere terra.

Per quanto il movimento del nostro banco di ghiaccio ci avesse indicato che eravamo andati alla deriva verso nord, l'avanzata in quella direzione non era stata continua. Eravamo alla mercé dei venti e non potevamo influenzare in alcun modo i nostri spostamenti, proprio come non potevamo controllare le condizioni del tempo.

Agli inizi di gennaio un lungo intervallo calmo e tranquillo ci aveva angustiato tenendoci alla stessa latitudine che avevamo raggiunto ai primi di dicembre. Alla fine di gennaio, con nostro sollievo, una tormenta ci aveva spinto alla deriva verso nord per ottantaquattro miglia. Poi la deriva aveva cominciato a condurci lievemente a est, attenuandosi successivamente, tanto che il 22 febbraio eravamo ancora a ottanta miglia dall'isola di Paulet, nostro obiettivo in quel frangente. Su quella terra era rimasta una capanna con alcune provviste sbarcate dalla nave mandata in soccorso della spedizione di Nordenskjöld del 1904. A suo tempo avevo curato personalmente l'attrezzatura e gli approvvigionamenti della nave: sarebbe stato uno strano capriccio del destino quello di farci superare l'inverno che ci attendeva grazie alle provviste che io stesso avevo ordinato e spedito tanti anni prima. Il 5 marzo eravamo circa a quaranta miglia a sud dell'isola di Paulet ma molto a est, e il ghiaccio era troppo irregolare per poterlo superare con le slitte: era chiaro che la deriva ci avrebbe portato a oltrepassarla. Il 17 marzo eravamo alla stessa altezza dell'isola di Paulet, ma spostati di sessanta miglia a est. Non avrebbe fatto alcuna differenza se fossero state addirittura seicento anziché sessanta, dato che era impossibile muoversi con le slitte su quel ghiaccio marino tanto sconnesso.

L'attenzione si spostò quindi sulle isole Danger, distanti trentacinque miglia. "È probabile che si vada per qualche tempo alla deriva lungo la costa, su e giù da sud ovest a nord est e viceversa, prima di raggiungere la posizione dell'isola di Joinville. Fino a quel momento non

possiamo sperare di trovare mare aperto, dato che sulla costa sudorientale dell'isola si sono formati grandi accumuli di ghiaccio: non si spiegherebbe in altro modo il mancato spostamento del nostro banco durante la recente burrasca da sud est. Ne sono prova gli imponenti fenomeni di pressione che, a nord est della nostra posizione, hanno sollevato fino a un'altezza di dieci metri un immenso blocco di ghiaccio. Oggi è passato in volo su di noi un gabbiano dominicano, il primo avvistato da quando abbiamo lasciato la Georgia del Sud: è un nuovo segno della vicinanza della terra. Abbiamo tagliato dei gradini sul blocco di ghiaccio, che ci offre ora un ottimo punto d'osservazione. Quando il tempo si sarà schiarito, speriamo di poter avvistare la terra".

Una forte tormenta rese vana qualsiasi ricerca fino al 23 marzo. "Il primo 'terra in vista' fu gridato quella mattina, ma rimanemmo scettici fino al pomeriggio, quando l'immagine della terra divenne inconfondibile. Si trattava dell'isola di Joinville con le sue creste montagnose dentellate e incappucciate di neve, ben distinguibili all'orizzonte. Questa terra nuda e inospitale poteva offrirci il rifugio di un approdo, purché la raggiungessimo. Ma sarebbe stato ridicolo fare anche un semplice tentativo con quel ghiaccio dissestato, troppo disgregato per consentire una marcia e non abbastanza aperto per le imbarcazioni". Nei due o tre giorni seguenti la terra sfilava davanti ai nostri occhi, mentre la costeggiavamo trasportati dalla deriva, desiderosi di raggiungere le sue coste, ma impediti dal ghiaccio che ne bloccava l'accesso. Così, verso la fine di marzo, vedemmo allontanarsi e sparire definitivamente il monte Haddington.

Le speranze erano ora affidate all'isola Elephant o all'isola di Clarence, circa cento miglia più a nord.

Se avessimo fallito, l'obiettivo sarebbe diventato la Georgia del Sud, con minime probabilità di successo.

[1] In Inghilterra e nel mondo anglosassone in generale, è tradizione che le donne possano fare proposte di matrimonio agli uomini solo negli anni bisestili, o più spesso solo il 29 o il 24 febbraio. Se gli uomini rifiutano la proposta sono tenuti a comprare alla donna un abito di seta. Una simile tradizione è presente anche in Danimarca, dove chi rifiuta la proposta deve compensare la donna con dodici paia di guanti.

Capitolo ottavo. Fuga dai ghiacci

Il 7 aprile, alla luce del giorno, avvistammo a nord il picco della tanto agognata isola di Clarence. Ci apparve inizialmente come un'alta montagna ma, a mano a mano che schiariva, cominciammo a distinguere la linea nera delle falde di pietrisco e le alte scogliere scoscese che un miraggio rifletteva verso l'alto. Era bello vedere il nero delle rocce che spiccava sul bianco della neve. Troppe volte ai nostri occhi erano apparsi iceberg che si innalzavano o si abbassavano seguendo il movimento delle ombre disegnate dal sole; troppo spesso avevamo scoperto isole rocciose o individuato i picchi della Terra di Joinville solo per vederli scivolare via come nuvole leggere, o come banali iceberg, non appena cambiava il vento o la temperatura: così solo quando Worsley, Wild e Hurley confermarono unanimi la mia osservazione fui certo di essere in vista dell'isola di Clarence. Era ancora a più di sessanta miglia, eppure ci appariva come un luogo familiare, un terreno solido sul quale muoversi dopo tutti i lunghi mesi passati alla deriva sui ghiacci insicuri. Ci eravamo adattati alla vita sui banchi, ma le speranze erano state costantemente volte alla ricerca di un

punto di sbarco. Quando l'aspettativa veniva delusa, la previsioni si alimentavano con nuove speranze. La casa galleggiante non aveva timone per la guida né vela per accelerare il passo. Eravamo in preda al capriccio dei venti e delle correnti, al movimento erratico di queste forze. Nei nostri cuori era forte il desiderio di sentire la terraferma sotto i piedi.

Alla piena luce del giorno l'isola di Clarence perse il suo aspetto di terraferma per assumere quello di un iceberg che, nell'atmosfera limpida dell'Antartide, sembrava non essere più lontano di otto o dieci miglia. Più tardi nel corso della giornata apparvero a nord ovest i bianchi picchi dell'isola Elephant. Cito dalle mie note: "Ho smesso di distribuire lo zucchero, limitando i pasti alla sola carne e al grasso di foca, con l'aggiunta di duecento grammi di latte in polvere al giorno. Ognuno riceve un pizzico di sale e il latte viene fatto bollire per fornire a tutti una bevanda calda. È una dieta adatta alla situazione, dato che al momento facciamo poco moto: il grasso di foca aumenta la capacità di resistenza al freddo. Il sapore delle fette di grasso fritte ci ricorda quello della pancetta al forno. Non è difficile mangiarle anche se, nelle normali condizioni di vita, la gente ne sarebbe raccapricciata. Le difficoltà sarebbero insuperabili se non fossimo capaci di nutrirci in questo modo". Sono convinto che l'organismo umano può adattarsi ai cibi di ogni sapore. Alcuni esseri muoiono quando vengono privati del loro cibo naturale: gli yak si nutrono dell'erba povera e secca degli altipiani himalayani, ma morirebbero di fame se si pretendesse di alimentarli con il grano o con l'orzo della migliore qualità. "In cielo le nuvole riflettono ancora il mare scuro, come la settimana scorsa, da sud ovest e ovest fino a nord est. Stiamo lasciando a ovest tutti gli iceberg: ne rimangono ben pochi in vista. Le onde del mare sono più nette, segno evidente che siamo ai limiti del pack. Ritengo che una forte burrasca seguita da una fase di calma disperderebbe il pack dandoci la possibilità di utilizzare le imbarcazioni. Ho riflettuto molto su queste prospettive. La comparsa dell'isola di Clarence dopo il nostro lungo errare alla deriva sembra averci dato una specie di ultimatum. L'isola è l'estremo avamposto a sud e ci offre l'ultimo possibile approdo. Al di là si apre l'immenso Atlantico. Da qui in avanti le nostre piccole imbarcazioni potrebbero essere costrette a navigare indifese verso le terre a nord e a nord est su un oceano esteso per migliaia di miglia. Ha dunque un'importanza vitale sbarcare sull'isola di Clarence o sulla vicina isola Elephant. Quest'ultima mi attrae,

anche se nessuno vi è mai sbarcato, per quanto ne so. Il suo nome suggerisce la presenza di grassi e succulenti elefanti marini. In ogni caso, vogliamo mettere piede sulla terraferma. Il banco di ghiaccio è stato un nostro buon amico, ma sta arrivando alla fine del suo viaggio e da un momento all'altro può rompersi e scaricarci in un mare di cui non si è mai misurato il fondo".

Successivamente, riconsiderando lo stato delle cose, mi convinsi che avremmo dovuto tentare di raggiungere l'isola Deception. La posizione relativa di isola di Clarence, isola Elephant e isola Deception è evidente dalle carte. Le prime due erano più vicine e separate da un tratto di mare di ottanta miglia dall'isola di Prince George, che era a circa centocinquanta miglia da noi. Partendo dall'isola di Prince George, si estende verso ovest una catena di isole simili fra loro che termina con l'isola Deception. I bracci di mare che separano questi desolati brandelli di roccia e ghiaccio sono larghi dalle dieci alle quindici miglia. Ma dalle informazioni dell'ammiragliato risultava che su quest'isola si trovavano provviste destinate all'eventuale uso da parte di naufraghi; era anche possibile che, nel corso della stagione estiva, le baleniere non avessero ancora abbandonato questo porto naturale. Dai nostri scarsi appunti personali risultava che sull'isola fosse stata eretta una piccola chiesa destinata ai cacciatori di balene di passaggio. Dall'edificio avremmo potuto ricavare, nel caso di estrema necessità, il legno necessario per un'imbarcazione capace di tenere il mare. Avevamo discusso la questione mentre andavamo alla deriva. Due delle nostre imbarcazioni erano piuttosto robuste, ma la terza, la *James Caird*, era leggera anche se un po' più lunga delle altre. Tutte erano troppo piccole per la navigazione in questi mari notoriamente tempestosi e, oltretutto, sarebbero state sovraccaricate tanto da rendere molto rischioso il loro impiego in mare aperto. Ero convinto che le mani del carpentiere formicolassero dal desiderio di utilizzare le panche della chiesa per innalzare i bordi delle imbarcazioni e per fornirle di un ponte. In ogni caso, una volta raggiunta l'isola Deception, nella peggiore delle ipotesi avremmo dovuto tirare avanti fino a metà novembre in attesa del ritorno delle baleniere.

Poche scarne informazioni fornite dai rapporti sul lato occidentale del mare di Weddell riguardavano l'isola di Prince George. Le informazioni dell'ammiragliato sulle Shetland Meridionali parlavano di una grotta

nell'isola. Nessuno di noi l'aveva mai vista, né sapeva se fosse piccola o grande, asciutta o umida. Ma mentre andavamo alla deriva sul banco e in seguito, mentre navigavamo fra canali traditori e allestivamo problematici campi notturni, questa grotta appariva nella mia fantasia come un palazzo che avrebbe oscurato gli splendori di Versailles.

Il moto ondoso aumentò nella notte e si accentuarono i movimenti dei ghiacci. Di tanto in tanto un banco adiacente cozzava contro il nostro e ci dava una lezione di agevole lettura: dovevamo mettere piede al più presto sulla terraferma. Una volta cessate le vibrazioni prodotte da una grossa ondata, ricominciavo a esaminare i nostri problemi. Se la squadra fosse stata formata da sei soli uomini non sarebbe stato difficile trovare una soluzione; in realtà il trasporto di tutto l'equipaggio in un posto sicuro con gli scarsi mezzi a disposizione diventava un compito estremamente difficile. Eravamo ventotto uomini su un frammento galleggiante di ghiaccio in continua oscillazione sotto l'azione dei venti, delle correnti, delle onde e dei banchi contro i quali cozzava. Sentivo tutto il peso delle responsabilità che portavo sulle spalle: ma mi stimolava e mi rincuorava l'atteggiamento dei miei uomini. La solitudine è la condanna di chi comanda, ma chi deve prendere le decisioni trova sostegno nei suoi uomini se essi lo seguono senza incertezze, pronti a eseguire fedelmente gli ordini con piena fiducia nel successo.

Il mattino del giorno seguente (8 aprile) il sole brillava nel cielo azzurro. L'isola di Clarence era ben visibile all'orizzonte assieme alla più lontana isola Elephant. L'unico picco innevato di Clarence si ergeva come un faro di salvataggio benché non fosse possibile, anche con la più ottimistica delle fantasie, aprirsi un agevole percorso sul ghiaccio e sull'acqua che ci separavano da questo gigante bianco e severo. "Il pack è molto più aperto questa mattina e le onde lunghe da nord est molto più pronunciate. I banchi si alzano e si abbassano per il forte moto ondoso, e noi andiamo alla deriva con le correnti di superficie lasciandoci indietro tutte le più pesanti formazioni del pack, gli iceberg e i grossi blocchi di ghiaccio. Abbiamo discusso se accamparci transitoriamente su un iceberg seguendo la deriva a ovest. Non è una buona idea. Non possiamo essere sicuri che l'iceberg si sposti nella giusta direzione. Se ci portasse in mare aperto, a quale destino andremmo incontro tentando di mettere in acqua le nostre imbarcazioni, facendole scivolare dal bordo scosceso dell'iceberg

non più circondato dai banchi di ghiaccio? Non si può nemmeno escludere che l'iceberg si spezzi o addirittura si capovolga. È impossibile valutare le condizioni di una grande massa di ghiaccio osservandone solo la parte emersa. Nel ghiaccio possono nascondersi punti deboli destinati a rivelarsi in modo improvviso e disastroso per effetto delle tensioni cui sono sottoposti dai venti, dalle correnti e dalle onde. No, non mi piace l'idea di andare alla deriva su un iceberg. Dobbiamo rimanere sul nostro banco in attesa di condizioni migliori, che consentano di tentare nuovamente di muoverci verso terra".

Alle diciotto e trenta un violento urto scosse il nostro banco. L'uomo di guardia constatò, insieme ad alcuni compagni, che una fenditura, apertasi sotto la *James Caird*, proseguiva isolando dal campo le altre due imbarcazioni. In pochi minuti trascinammo le tre scialuppe in prossimità delle tende. L'incidente non era dovuto all'urto con un altro banco. La porzione del banco da noi occupata si era girata offrendo alle onde il suo asse più lungo e mettendosi a beccheggiare come una nave. Nel momento in cui l'onda scorreva sotto il centro del banco, lasciandone le due estremità prive di sostegno, il banco si era rotto trasversalmente. Ci trovavamo su una zattera di ghiaccio triangolare con lati di un centinaio di metri. Prima di mezzanotte, con tempo scuro e nuvoloso e vento rinforzato da ovest, il processo di apertura del pack, ormai evidente sotto l'azione del vento, delle onde e della corrente, indicava che era vicino il momento di mettere in acqua le imbarcazioni, anche in condizioni sfavorevoli alla partenza: non potevamo più considerarci al sicuro. Il movimento del ghiaccio sulle onde andava crescendo e il banco avrebbe potuto rompersi sotto le tende. Avevamo già fatto i preparativi per reagire prontamente nel caso di un incidente del genere. La situazione sarebbe comunque diventata disperata se il banco si fosse rotto in molti piccoli pezzi incapaci di reggere il peso dell'intera squadra ma non abbastanza dispersi da permettere l'uso delle imbarcazioni.

Il giorno successivo, il 9 aprile, era domenica, ma non fu certo un giorno di riposo. Gran parte degli avvenimenti più importanti della spedizione si erano verificati di domenica e, ancora una volta, questo giorno avrebbe visto non solo la nostra forzata partenza dal banco sul quale avevamo vissuto per quasi sei mesi, ma anche l'inizio del viaggio per mare. "È stato un giorno movimentato. La mattina il tempo era buono anche se

nuvoloso per la presenza di stratocumuli con venti moderati da sud-sud ovest e da sud est. Speravamo che questi venti ci facessero avvicinare all'isola di Clarence. Alle sette si potevano vedere canali e varchi all'orizzonte verso ovest. I ghiacci che ci separavano da queste aperture erano dispersi, ma non sembravano permettere il passaggio delle imbarcazioni. L'onda lunga da nord ovest giungeva più liberamente rispetto al giorno precedente e faceva scontrare i banchi nella più grande confusione. I frammenti liberi fra i grossi pezzi di ghiaccio venivano sgretolati e trasformati in una massa dall'aspetto fangoso: nessuna barca sarebbe sopravvissuta nei canali che si aprivano e si chiudevano attorno a noi. Anche il nostro banco era esposto a questa tormentata agitazione e, subito dopo colazione, smontammo le tende e avviammo tutti i preparativi per partire non appena fosse stato possibile calare in acqua le imbarcazioni". Avevo deciso di prendere la *James Caird* con Wild e undici uomini. Essendo la più grande, portava insieme al carico di uomini la maggior parte delle provviste. Worsley guidava la *Dudley Docker*, che trasportava nove uomini, mentre Hudson e Crean comandavano la *Stancomb Wills* .

Poco dopo colazione, il ghiaccio si chiuse nuovamente. Rimanemmo in attesa e preparati per quanto possibile ad ogni evenienza fin quando, alle undici, il banco si spaccò trasversalmente proprio sotto le imbarcazioni. Ci affrettammo a spostare tutto sul più grande dei due frammenti. La fenditura attraversava la zona occupata prima dalla mia tenda e, dal bordo del canale che si allargava, potevo vedere il segno di quello che per molti mesi era stato il mio giaciglio. Nei lunghi periodi di attesa sotto la tenda, il ghiaccio si era abbassato sotto il mio peso e in diverse occasioni avevo dovuto ammucchiare la neve sotto il sacco a pelo per colmare la cavità che si andava formando. Le linee di stratificazione della neve, chiaramente visibili, erano il segno della fragile precarietà dei nostri giacigli. E tuttavia l'abitudine aveva attenuato la sensazione del pericolo. Il banco era diventato la nostra dimora e, durante i primi mesi passati andando alla deriva, ci eravamo quasi scordati che non era altro che una lastra di ghiaccio galleggiante su un mare di profondità ignota. Ora che stava andando in pezzi, sentivamo il peso di una perdita indescrivibile e disarmante.

Dopo poco tempo i frammenti del nostro banco si ricomposero, consentendoci di pranzare a sazietà con carne di foca. Ero convinto che un buon pasto costituisse la migliore preparazione al viaggio imminente; oltretutto, dato che non avremmo potuto portare con noi tutta la carne di cui disponevamo, ogni grammo di cibo ingerito sarebbe stato un grammo di cibo salvato. Entrammo in azione alle tredici. Il pack si era aperto ampiamente e diversi canali erano diventati navigabili. Le condizioni non erano affatto ideali, ma era meglio non prolungare l'attesa. Mettemmo rapidamente in acqua la *Dudley Docker* e la *Stancomb Wills* , caricandole con le provviste e trainandole fuori dai banchi più vicini fino a una zona di acqua libera larga tre miglia, nella quale galleggiava un maestoso iceberg solitario. La *James Caird* fu l'ultima a partire, pesantemente carica di provviste e di tutti gli attrezzi del campo. Poco più tardi l'esigenza di limitarci all'essenziale ci avrebbe fatto abbandonare diversi oggetti allora ritenuti necessari. Si può tirare avanti con mezzi infinitamente ridotti, una volta messe da parte le bardature della civiltà. Di fronte alla pura necessità di procurarsi cibo e riparo, l'uomo può condurre una vita essenziale, anche con qualche risata.

Alle quattordici, le tre imbarcazioni erano lontane un miglio dal banco. Dopo aver seguito vari canali, ormai entrati nell'ampia area di acqua libera, vedemmo avvicinarsi una striscia spumeggiante di acqua e di ghiaccio simile all'onda di marea che risale un fiume. Il pack veniva spinto verso est da una corrente tumultuosa e due grandi masse di ghiaccio si muovevano convergendo su di noi. La *James Caird* era in testa. Poggiando a dritta e remando con forza, riuscimmo a trarci d'impaccio. Le altre due imbarcazioni ci seguirono benché all'inizio, essendo a poppavia, non avessero potuto rendersi conto del pericolo. La *Stancomb Wills ,* che era l'ultima, rischiò di essere stritolata ma con grande fatica dei rematori riuscì a tenere testa al ghiaccio che avanzava. Era stato qualcosa di inatteso e spaventoso. L'azione della marea sui ghiacci di solito non è tanto marcata. Il ghiaccio, che si avvicinava accompagnato da una grande onda, avanzava a una velocità di circa tre nodi, e se non fossimo riusciti a toglierci di mezzo saremmo stati certamente travolti.

Per un'ora lavorammo duramente ai remi per superare sottovento l'iceberg galleggiante nell'acqua libera. Le onde s'infrangevano sui suoi fianchi verticali con schizzi alti fino a venti metri. Il fianco orientale doveva

invece avere uno zoccolo di ghiaccio sul quale l'onda si frangeva prima di raggiungere la parete azzurra dell'iceberg, sulla quale stendeva la sua bianca schiuma. In condizioni diverse, ci saremmo fermati ad ammirare lo spettacolo, ma la notte avanzava rapidamente e dovevamo trovare modo di accamparci. Mentre andavamo a nord est, ancora in mezzo ai banchi di ghiaccio, la *Dudley Docker* rimase intrappolata fra due blocchi nel tentativo di seguire una scorciatoia. Il vecchio adagio per cui la via più breve finisce per diventare quella più lunga è altrettanto vero in Antartide come in una tranquilla zona di campagna. Dalla *James Caird* gettammo una cima alla *Dudley Docker* e, dopo molto tirare, riuscimmo a liberarla. Alla luce del crepuscolo ci affrettammo alla ricerca di un banco piatto di ghiaccio vecchio e ne trovammo uno abbastanza ampio che dondolava sulle onde. Non era un posto ideale, ma ormai si era fatto buio. Tirammo in secco le imbarcazioni e, alle venti, le tende erano montate e la stufa a grasso ci riscaldava piacevolmente. In poco tempo tutti si sistemarono nelle rispettive tende, sazi della cena. Le parole delle canzoni che mi giungevano mentre aggiornavo il diario di bordo erano segno del loro buonumore.

Alle ventitré, una sensazione indefinita di disagio mi fece uscire dalla tenda per dare un'occhiata intorno. Le stelle che apparivano nel turbinio della neve dicevano che il banco si era girato e offriva il suo bordo alle onde, in una posizione che lo esponeva a improvvise tensioni. Mi mossi sul banco chiedendo all'uomo di guardia di controllare l'eventuale comparsa di fenditure ma, mentre passavo accanto alla tenda dei marinai il banco si innalzò sulla cresta di un'onda e si spezzò sotto i miei piedi. I marinai erano nella tenda circolare, che cominciò a tirarsi con l'aprirsi del ghiaccio. Un rumore smorzato, simile a un respiro soffocato mi giunse facendomi accorrere alla tenda per aiutare alcuni degli uomini che ne uscivano. Quando chiesi: "Tutto bene?", qualcuno rispose: "Ci sono due uomini in acqua". La fenditura si era allargata fino a superare il metro e, steso sul suo bordo, vidi un oggetto chiaro che galleggiava sull'acqua. Era un sacco a pelo con un uomo dentro; riuscii ad afferrare e a issare sul banco con uno strattone l'uomo e il suo sacco. Pochi secondi dopo i margini della frattura si richiusero violentemente. Per fortuna, era caduto in acqua un uomo solo; in caso contrario sarebbe stata una tragedia. Holness, che era nel sacco recuperato, era macero ma illeso. La fenditura si stava aprendo di nuovo: la *James Caird* e la mia tenda si trovavano su uno dei lati, mentre le

altre due imbarcazioni con il resto del campo sul lato opposto. Smontai la mia tenda con l'aiuto di due o tre uomini e poi, insieme agli altri, trainammo con la cima da ormeggio la *James Caird* sull'altro lato della fenditura. Tenevamo ferma la cima mentre gli uomini rimasti dal nostro lato attraversavano con un salto il canale o lo superavano appoggiandosi alla barca. Alla fine rimasi solo: la notte aveva ingoiato gli altri e i rapidi movimenti del ghiaccio mi costrinsero a lasciare la cima. In quel momento il mio oscillante banco di ghiaccio mi appariva come il luogo più desolato del mondo. Aguzzando lo sguardo nel buio, potevo appena intravedere qualche ombra sull'altro banco. Gridai a Wild di mettere in acqua la *Stancomb Wills* , ma non avrei dovuto preoccuparmene: aveva anticipato i miei ordini facendola portare sul bordo del ghiaccio. Due o tre minuti dopo mi raggiunse per traghettarmi al campo.

Ci trovavamo su un pezzo di ghiaccio piano, lungo circa sessanta metri e largo trenta. Nessuno dormì quella notte. Le orche ansimavano nei canali attorno a noi e, in attesa del giorno, non potevamo fare altro che sorvegliare l'eventuale comparsa di nuove fenditure. Le ore scorrevano lentamente mentre ce ne stavamo addossati gli uni agli altri o camminavamo avanti e indietro nel tentativo di conservare un po' di calore in corpo. Alle tre accendemmo la stufa a grasso e, con le pipe accese e una tazza di latte caldo, riuscimmo a ritrovare un barlume di speranza per il domani. Ad ogni modo ci eravamo rimessi in moto e, anche se ci attendevano pericoli e difficoltà, eravamo in grado di superarli. Non andavamo più alla deriva in balia dei venti e delle correnti.

Alle sei, i primi albori mi trovarono in ansiosa attesa della piena luce del giorno. Le onde erano cresciute e di tanto in tanto il nostro pezzo di ghiaccio veniva circondato da altri di analoghe dimensioni. Alle sei e mezza prendemmo una zuppa calda, in attesa dell'apertura del pack, che si verificò verso le otto. Mettemmo in acqua le imbarcazioni, le caricammo e iniziammo il viaggio lungo i canali in direzione nord. La *James Caird* era in testa seguita dalla *Stancomb Wills* e, per ultima, dalla *Dudley Docker*. Per rendere più maneggevoli le imbarcazioni avevamo lasciato alcuni badili e picconi e parte delle verdure essiccate: per molto tempo continuammo a vedere sul ghiaccio la macchia nera dei nostri oggetti abbandonati. Il carico delle barche rimaneva ancora pesante. Alle undici, usciti dai canali, entrammo in un'area di mare libero. Soffiava un vento fresco da est, ma il

bordo esterno del pack ci proteggeva contro la forza piena delle onde, nello stesso modo con cui la barriera corallina delle isole tropicali attenua le grandi onde del Pacifico. Avanzavamo in mare aperto e poco dopo mezzogiorno costeggiammo l'estremità settentrionale del pack puntando a ovest, sempre con la *James Caird* in testa. Le nostre imbarcazioni, con tutto quel carico, ci crearono presto delle difficoltà. Sollevavano spruzzi che gelavano immediatamente coprendo di ghiaccio gli uomini e il materiale: non potevamo correre il rischio di procedere in quelle condizioni. La *James Caird* seguita dalle altre due barche invertì la rotta cercando nuovamente il riparo del pack: all'interno della linea dei ghiacci il mare non si rompeva. Erano le quindici e tutti erano stanchi e infreddoliti. Un grosso iceberg appiattito galleggiava tranquillo davanti a noi e nel giro di un'ora e mezza vi avevamo alato le imbarcazioni e montato il campo per la notte. L'iceberg, di aspetto elegante e colore azzurrino, sembrava avere una solidità rassicurante: la zona su cui ci eravamo accampati, che nel punto più elevato raggiungeva un'altezza di cinque metri, offriva un'eccellente vista sul mare e sui ghiacci circostanti. Dopo un pasto caldo, andammo tutti a dormire, lasciando all'uomo di guardia il compito di vegliare. Avevamo bisogno di riposo dopo gli incidenti della notte precedente, seguiti per di più dall'inconsueta fatica di trentasei ore ai remi. Apparentemente profondo e massiccio, l'iceberg sembrava capace di resistere al moto ondoso ma in realtà era tutt'altro che sicuro; a mezzanotte l'uomo di guardia venne a chiamarmi: la forte onda di nord ovest stava scavando l'iceberg alla base e ne aveva staccato un grosso blocco a tre metri dalla mia tenda. Pur nell'incerta visibilità della notte, ci rendemmo conto che sul lato ovest lo spesso manto di neve stava cedendo agli attacchi del mare, mettendo a nudo lo zoccolo ghiacciato subito sotto il livello dell'acqua. Il pericolo non mi sembrava tuttavia imminente e lasciai riposare gli uomini, malgrado il vento di nord ovest si fosse fatto più forte nel corso della notte.

La mattina dell'11 aprile il cielo era coperto e il tempo nebbioso. L'orizzonte era fosco e, alla luce del giorno, il nostro iceberg risultò completamente circondato dal pack che, agitato dal moto ondoso, impediva di calare le imbarcazioni in acqua. Non vi erano segni di acqua libera. Fra i banchi di ghiaccio, balene e orche facevano sentire il loro soffio, mentre procellarie del capo e procellarie giganti volavano in cerchio tutt'intorno. Alla luce splendente del giorno questo quadro di indescrivibile bellezza era

preoccupante. Pesanti ammassi di ghiaccio venivano spinti verso di noi in lunghe schiere, qua e là interrotte dalle linee scure dell'acqua. Al passaggio di ogni onda attorno al nostro iceberg in rapida dissoluzione, i banchi del pack venivano spinti sullo zoccolo, strappandone via la neve e riducendo progressivamente l'area del nostro campo. Quando i banchi arretravano per riprendere l'attacco, l'acqua scrosciava turbinando sullo zoccolo, che si allargava sempre più. In quelle condizioni sarebbe stato difficile mettere in acqua le imbarcazioni. Dalla punta più alta dell'iceberg, sulla quale Worsley, Wild e io ci arrampicavamo tanto frequentemente da tracciarvi un vero e proprio sentiero, cercavamo di intravedere all'orizzonte un'apertura nel pack. Dopo molte ore, nella movimentata distesa di ghiaccio apparve al culmine di un'onda una lontana interruzione scura. Si avvicinava con una tale lentezza da farmi invidiare la calma e la tranquillità con cui due foche, su un vicino banco ondeggiante, se ne stavano pigramente sdraiate: si trovavano a casa, e non avevano preoccupazioni o timori; se fossero state in grado di pensare, ero sicuro che per loro quello rappresentasse un giorno ideale per una piacevole passeggiata sul ghiaccio in movimento. Per noi, piuttosto, quello poteva essere l'ultimo dei nostri giorni. Mai prima di allora avevo sentito tanto acuta l'ansia che accompagna il comando, ne sono certo. Nei momenti in cui davo riposo alla vista, affaticata dall'osservazione della striscia nera di acqua libera sull'immensa distesa bianca, osservavo i miei compagni giù, ansiosi di sapere quale fosse il mio pensiero al riguardo. Dopo un urto particolarmente forte, qualcuno gridò: "Si è rotto a metà". Dal posto di osservazione scesi di corsa verso il punto che gli uomini stavano esaminando. Si era formata una fenditura che tuttavia rimaneva superficiale senza interessare il ghiaccio. Il carpentiere raccontò con calma che poco prima era andato alla deriva su un frammento di ghiaccio: mentre stava sul bordo del campo, sotto i suoi piedi il ghiaccio si era staccato dalla massa principale dell'iceberg. Si era salvato superando con un rapido salto la frattura prima che diventasse troppo larga.

Le ore procedevano lente, e dentro di me si faceva spazio il timore che la corrente ci trascinasse in mare aperto, lungo le ottanta miglia che separano l'isola di Clarence e l'isola di Prince George; per fortuna le acque aperte si avvicinavano e a mezzogiorno ci avevano quasi raggiunto. Un lungo canale, stretto ma navigabile, si estendeva verso sud ovest. L'occasione propizia giunse poco dopo: trascinammo le barche fino al

margine dell'iceberg ormai barcollante e le spingemmo oltre lo zoccolo quando questo si sollevò. La *James Caird* rischiò di ribaltarsi per un colpo inferto dal rollio dell'iceberg, ma riuscì a guadagnare l'acqua profonda. Vi caricammo le provviste e gli attrezzi e in pochi minuti eravamo al largo. La *James Caird* e la *Dudley Docker* avevano vele eccellenti e con il vento favorevole fecero buoni progressi nel canale fra gli ondeggianti banchi di ghiaccio sui due i lati. Le onde erano alte e sollevavano grandi spruzzi al contatto con i banchi. Perdemmo tempo nel tentativo di issare sulla *Stancomb Wills* una piccola vela: la sua superficie era troppo modesta per risultare utile e, mentre gli uomini si affaccendavano nell'operazione, la barca andava pericolosamente alla deriva verso i banchi. Mandai in suo soccorso la *Dudley Docker* e ormeggiai la *James Caird* a un blocco di ghiaccio. Il traino della *Stancomb Wills* ci costò due ore buone di luce diurna. Una volta riunite, le tre imbarcazioni proseguirono nel canale, e presto ci apparve un'ampia zona d'acqua a ovest che sembrava aprirci la fuga dalle grinfie del pack. All'estremità di una lingua di ghiaccio che quasi chiudeva il varco aperto sul mare libero, si trovava un iceberg consumato dalle onde che somigliava a uno strano mostro antidiluviano, un Cerbero di ghiaccio che sorvegliava il passaggio: aveva testa e occhi, e rollava con tale violenza da rischiare di capovolgersi. I suoi fianchi si immergevano profondamente nel mare e, quando ne riemergeva, l'acqua sembrava scorrere dai suoi occhi come se piangesse per la nostra fuga. Per quanto fantasiosa possa sembrare al lettore, questa era la nostra impressione in quel momento. La gente che vive nel mondo civilizzato, circondata dalla natura e da oggetti ormai familiari, stenta a capire quanto rapidamente, alla vista di eventi inconsueti, la mente sia indotta a interpretarne il lato fantastico e misterioso, come accade nell'infanzia di fronte ai bagliori delle fiamme del caminetto. Avevamo vissuto a lungo fra i ghiacci e, quasi inconsciamente, ci sforzavamo di vedere facce umane e forme vive nelle sagome fantastiche e nelle forme grossolanamente incompiute degli iceberg e del pack.

All'imbrunire ormeggiammo a un grosso banco, legando su cumuli separati le cime di attracco di ciascuna barca per evitare che le onde portassero a collisioni fra gli scafi. Sbarcata la stufa a grasso, vi scaldammo l'acqua per preparare il latte da distribuire insieme alle razioni fredde. Sbarcammo anche le tende circolari liberando i teli dai cerchi metallici che ne formavano la struttura. Dalle ultime esperienze sul mare aperto avevamo

imparato che le tende andavano ripiegate in colli compatti. Gli spruzzi sollevati dalla prua si erano ghiacciati sui teli, rendendoli pericolosamente pesanti. Abbandonammo ancora altri oggetti del nostro già povero equipaggiamento. Avevamo portato con noi solo ciò che ci sembrava essenziale, ma a quel punto ci spogliammo scendendo ai più bassi margini di sicurezza. Avevamo sperato di passare una notte tranquilla, ma ben presto l'arrivo di numerosi frammenti di ghiaccio libero ci costrinse a levare gli ormeggi. Il ghiaccio alla deriva è sempre attirato dal lato sottovento di un banco più pesante e su quel lato si accumula e si comprime sotto l'azione della corrente. Dopo l'esperienza della notte precedente non avevo fatto alare sul banco le imbarcazioni. Passammo la notte tenendoci al largo del fronte principale del pack, rimanendo sottovento ai ghiacci alla deriva. Pioggia insistente e raffiche di neve nascondevano le stelle e ci bagnavano fino all'osso. Solo urlando gli uni verso gli altri riuscimmo a tenere vicine le barche. Il freddo intenso non ci faceva dormire, ma non ci azzardammo a tenerci caldi remando: la visibilità era ridotta a pochi metri. Di tanto in tanto delle procellarie giganti, argentee e bianche ci sfioravano come ombre di fantasmi, e tutto intorno potevamo sentire il soffio delle orche: i loro duri e brevi fischi simili a quelli di un'improvvisa fuga di vapore. Le orche erano una fonte perenne di preoccupazione: risalendo in superficie a respirare, avrebbero potuto ribaltare le nostre barche senza sforzo. Le avevamo viste spostare con indifferenza blocchi più grandi delle nostre imbarcazioni e nutrivamo lo spiacevole dubbio che, dal basso, la carena bianca delle barche avesse lo stesso aspetto del ghiaccio. Un gruppo di naufraghi nell'Antartico rappresentava un sogno inaspettato per le orche e, a un esame più attento, poteva costituire un'appetitosa alternativa alle foche e ai pinguini. Le orche non erano altro che brutti presentimenti.

Il 12 aprile, di primo mattino, il tempo era migliorato e il vento scemato. L'alba annunciò una giornata tranquilla, fredda e serena. Il volto dei miei compagni sulla *James Caird* era teso e contratto e lasciava trasparire la fatica. Solo Wild sedeva al timone con l'espressione calma e fiduciosa che avrebbe avuto in circostanze più felici; i suoi occhi di un azzurro acciaio guardavano al giorno che ci attendeva. Tutti gli altri, pur chiaramente provati, facevano del loro meglio per mostrare un'allegria che la prospettiva di una colazione calda avrebbe rafforzato. Dissi a tutti che non appena avessimo trovato un banco adatto avremmo acceso la stufa e

distribuito latte caldo con estratto di carne. Navigammo a remi verso ovest attraverso il pack aperto, costeggiando banchi di ogni forma e dimensione mentre gli uomini non impegnati ai remi scrutavano i dintorni nell'ansiosa ricerca di un luogo adatto allo sbarco. La frequenza con cui mi indicavano possibili banchi adatti alle nostre esigenze mi dava la misura del desiderio di un pasto caldo. La temperatura era a meno dodici, gli impermeabili Burberry dei rematori scricchiolavano quando gli uomini si piegavano sui remi. La brina si staccava dalle braccia e dal busto insieme a piccoli frammenti di ghiaccio. Alle otto trovammo un banco che andava bene, e immediatamente ormeggiammo. Vi sbarcammo la stufa e presto si sollevò il tanto desiderato vapore del cibo in cottura, mentre il grasso che faceva da combustibile bruciava. Mai un cuoco aveva lavorato sotto tanto ansioso controllo. Worsley, Crean e io sorvegliavamo le rispettive barche evitando che urtassero il ghiaccio sotto l'azione vigorosa delle onde, mentre gli altri uomini potevano distendere le gambe rattrappite e andare avanti e indietro in quella che qualcuno di noi aveva chiamato 'cucina'. Stava sorgendo un sole brillante che faceva asciugare i Burberry e disgelava le nostre barbe. Dopo tre quarti d'ora, rinvigoriti dal cibo fumante e nuovamente imbarcati, andavamo a ovest con tutte le vele spiegate. Avevamo aggiunto una vela alla *Stancomb Wills* che riusciva ora a tenere il passo delle altre due barche. Ci trovavamo ormai al vero limite del pack, con il mare azzurro che si agitava a nord, immediatamente oltre il bordo dei ghiacci. Onde increspate di schiuma bianca e banchi di ghiaccio scintillanti si contendevano il campo azzurro dell'acqua e un infinito numero di foche si crogiolava rotolando su ogni banco grande abbastanza da costituire una zattera.

Dal 9 aprile, navigando a vela o a remi, avevamo puntato a ovest con venti prevalenti da est. In attesa di verificare la nostra posizione, i più ottimisti sostenevano che avevamo percorso sessanta miglia verso il nostro obiettivo, mentre i più prudenti parlavano di trenta. È probabile che il brillare del sole e lo splendore dello scenario circostante influenzassero queste previsioni. All'avvicinarsi del mezzogiorno Worsley, in qualità di ufficiale di rotta, se ne stava in equilibrio sulla falchetta della *Dudley Docker* abbracciato all'albero e pronto a registrare il passaggio del sole. Terminate le osservazioni, attendevamo con ansia le conclusioni che elaborava fuori della nostra vista. Finalmente la *Dudley Docker* si affiancò alla *James Caird* permettendomi di saltare dall'una all'altra per conoscere i

risultati. Con profonda delusione constatammo che, anziché avanzare in direzione ovest, avevamo deviato ampiamente verso sud est. Eravamo dunque incappati in una delle forti correnti dirette dal canale della Belgica[1] verso est, occasionalmente incontrate dai cacciatori di balene. Questa corrente doveva essere nata da una burrasca a nord ovest, proveniente da capo Horn, causa anche del mare lungo che ci aveva creato tanti ostacoli. Dopo una consultazione sottovoce con Worsley e Wild mi limitai a dire ai nostri uomini che non avevamo realizzato tutti i progressi che ci attendevamo, senza fare parola del nostro arretramento.

Dovevamo prendere in esame la nuova situazione. L'isola Deception era ormai fuori portata, il vento non era favorevole per l'isola Elephant, mentre il mare era libero a sud ovest: con Worsley e Wild considerai la possibilità di dirigerci direttamente sul continente antartico alla baia Hope, a sole ottanta miglia. L'isola Elephant era la terra più vicina, ma si trovava fuori dal corpo principale del pack e, se anche il vento fosse stato favorevole, avrei esitato ad affrontare un mare aperto tanto tempestoso. Tracciammo approssimativamente una rotta per la baia Hope e ci mettemmo in moto. Segnalai a Worsley un iceberg davanti a noi perché vi ormeggiasse prima di notte. Erano circa le quindici quando issammo le vele e, dal momento che la *Stancomb Wills* non riusciva a tenere il passo delle altre due barche, la presi a rimorchio per non ripetere quanto accaduto il giorno prima. La *Dudley Docker* andò in avanscoperta, ritornando all'imbrunire con pessime notizie: Worsley si era avvicinato all'iceberg, che era risultato inaccostabile. Rollava violentemente sulle onde e aveva un gigantesco zoccolo. Con l'appressarsi della notte ci avvicinammo al bordo del pack, troppo degradato per potervi trovare ormeggio e riparo. Due miglia più avanti avvistammo un banco lievemente più ampio al quale ci ormeggiammo non senza difficoltà. Portai la mia barca con la prua contro il ghiaccio, mentre Howe con la cima da ormeggio in mano stava in piedi, pronto a saltare. Con i remi pronti a fermare la barca nel momento in cui Howe fosse saltato, ebbi modo di constatare che non avremmo potuto sbarcare la stufa. Howe era riuscito per un pelo a saltare sul bordo del banco e ad ancorarvi la cima su una prominenza del ghiaccio. Le altre barche vennero ormeggiate a fianco della *James Caird*: non potevano stare in linea a poppavia perché molti frammenti di ghiaccio alla deriva contornavano il banco accumulandosi sul suo lato sottovento. In queste condizioni

passammo due ore ad allontanare il ghiaccio che ci si accatastava addosso. Non potendo utilizzare la stufa a grasso cercammo di usare i fornelli Primus.[2] A bordo della *Dudley Docker*, continuamente trascinata dalla deriva sul mare tempestoso, l'operazione fu però impossibile. Alla fine sulla *James Caird* il latte venne scaldato in due riprese, prima per l'equipaggio della barca e poi per quello della *Dudley Docker*.

Le barche si urtavano violentemente tanto da costringermi a sciogliere la cima d'ormeggio della *Stancomb Wills* legandola alla nostra poppa. Dovevamo allontanare il ghiaccio che si accumulava attorno al banco, ma la *Dudley Docker*, più pesante, cominciò a danneggiare la *James Caird*. Decisi di allontanarla lasciando la *James Caird* ormeggiata al ghiaccio con le altre due in linea alla sua poppa. Nel buio ormai completo, sforzavamo la vista per sorvegliare l'arrivo di ghiacci che avrebbero potuto creare guai. A un certo momento ci sembrò che un grosso iceberg stesse per venirci addosso; il cattivo presagio si dileguò trasformandosi in una bassa nuvola davanti alla luna che stava sorgendo. Il vento girò a sud est e, alla luce della luna ormai alta, vedemmo le barche cozzare con il fianco contro il bordo irregolare del banco. Tagliammo la cima d'ormeggio della *James Caird* spingendola al largo con una pertica.

Rinunciammo così a una cima preziosa ma non avevamo tempo da perdere. Ci allontanammo quindi dal banco rimanendo tutta la notte in mare aperto, con la *Dudley Docker* ora in testa, seguita a poppa dalla *James Caird* e, per terza, dalla *Stancomb Wills* . Le barche erano legate fra loro con le cime da ormeggio, e per la maggior parte del tempo la *Dudley Docker* tenne le altre due con la prua alle onde: da un certo punto di vista i suoi uomini ai remi stavano meglio di quelli delle altre barche, costretti a restare inattivi in attesa del giorno. La temperatura era a meno venti e sulla superficie dell'acqua si formava un leggero velo di ghiaccio. Quando non si era di guardia ci stringevamo gli uni contro gli altri per mantenere il calore. I vestiti coperti di ghiaccio si disgelavano al contatto con i corpi e, dato che al più piccolo movimento questi punti relativamente più caldi si trovavano esposti al morso dell'aria gelida, rimanevamo immobili, addossati l'uno all'altro, comunicandoci reciprocamente speranze e riflessioni. Di tanto in tanto da un cielo quasi completamente sereno una spruzzata di neve cadeva silenziosa sul mare, stendendo un sottile velo bianco su di noi e sulle barche.

L’alba del 13 aprile giunse limpida e luminosa, con appena qualche nuvola di passaggio. Gran parte dei miei uomini sembrava esausta e sofferente. Le labbra screpolate, le palpebre e gli occhi arrossati spiccavano sui volti incrostati di sale. Le barbe imbiancate di ghiaccio e sale facevano somigliare anche i più giovani a dei centenari. L’equipaggio della *Dudley Docker* non si trovava in condizioni migliori delle nostre. Convinto di dover toccare terra al più presto, decisi di fare rotta sull’isola Elephant, distante circa cento miglia. Il vento spirava ora in direzione favorevole e nella notte il pack che ci separava dalla baia Hope si era chiuso da sud. Alle sei distribuimmo i viveri alle tre barche nell’eventualità di una separazione. Era impossibile preparare un pasto caldo esposti come eravamo alla forza dei venti e al pack disperso nel mare in tempesta. Fu distribuito cibo freddo e ordinai che tutti mangiassero quanto potevano, convinto che nel mare aperto avremmo forse dovuto gettare via parte delle nostre scorte per alleggerire le barche. Del resto un pasto completo, anche se freddo, poteva almeno in parte compensare la mancanza di latte caldo e di un riparo. Alcuni degli uomini, per il mal di mare, non riuscirono a godere del supplemento di cibo. Poveri diavoli, non bastava stare ammassati semicongelati su barche stracariche spazzate dagli spruzzi dell’acqua; a questo si aggiungeva ora il mal di mare. Tuttavia anche allora qualcuno sorrise alla vista di uno di noi che, abituato a mettere via ogni avanzo di cibo in previsione della fame che avremmo potuto soffrire, assisteva ora

impotente al pasto dei compagni che facevano velocemente sparire gallette, razioni e zucchero nel loro stomaci in piena attività.

15 aprile 1916. L'approdo all'isola Elephant.

[1] *Belgica* era il nome della nave con cui Adrien de Gerlache nel 1897-1899 esplorò i mari a ovest della penisola antartica. Il canale fra l'isola di Palmer e la Terra di Graham porta oggi il nome dell'esploratore belga.

[2] Frequentemente usato nelle spedizioni polari e in quelle alpinistiche, è un fornello a petrolio nel quale il carburante, vaporizzato e miscelato con aria, brucia senza fumo. Il bruciatore per venire acceso deve essere preriscaldato con una fiamma ad alcol.

Navigammo con il vento in poppa attraverso il pack disperso, mentre un uomo a prua allontanava con un remo spezzato i frammenti di ghiaccio che non era possibile evitare. Era essenziale essere veloci e non fu sempre possibile evitare le collisioni. La *James Caird*, in testa al convoglio, era più esposta al rischio dei ghiacci e, nell'urto contro un frammento acuminato, riportò una falla sopra la linea di galleggiamento che tuttavia non ci fermò. Con il rinforzare del vento fummo costretti a prendere una mano di terzaroli per evitare urti troppo violenti contro i ghiacci. La *Dudley Docker* seguiva la *James Caird*, e la *Stancomb Wills* chiudeva il convoglio. Mantenevamo fra le imbarcazioni una distanza dai trenta ai quaranta metri, per evitare collisioni se una di esse fosse rimasta bloccata nel ghiaccio. Lo spessore del pack si riduceva sempre più, e di tanto in tanto entravamo in aree libere sulle quali si era formata nella notte una sottile lastra di ghiaccio che ci costringeva a sciogliere i terzaroli per aprirci il passaggio. Fuori dal pack il vento doveva aver raggiunto la forza di un uragano. Vedevamo migliaia di pesciolini probabilmente uccisi da una corrente gelida e dal tempo inclemente. Galleggiavano sull'acqua o erano stesi sul ghiaccio dove li avevano portati le onde. Le procellarie e i gabbiani si gettavano in picchiata afferrandoli come fossero state sardine su una fetta di pane tostato.

Continuammo la navigazione fra i canali fino a mezzogiorno, quando ci trovammo improvvisamente in mare aperto. In superficie, per effetto delle correnti, si alternavano il blu scuro e il verde zaffiro. Issammo rapidamente le vele e cominciammo a solcare le onde come tre barche vichinghe alla ricerca di un'Atlantide perduta. Con il vento in poppa e un sole brillante nel cielo, godemmo per qualche ora della magica libertà del mare, che ci ricompensava delle fatiche e degli incidenti dei giorni passati. Finalmente liberi dai ghiacci avevamo raggiunto acque navigabili. Riaffiorava il pensiero di casa, fino a quel momento represso dal peso mortale dell'ansia patita per giorni e notti e, nella nostra fantasia, le difficoltà che ancora ci attendevano sembravano scomparse nel nulla.

Nel pomeriggio dovemmo prendere una seconda mano di terzaroli: sotto il vento rinfrescato, le barche sovraccariche imbarcavano acqua e si governavano a fatica. Avevo fissato la rotta sull'isola Elephant e stavamo facendo buoni progressi. La *Dudley Docker* mi si accostò e Worsley suggerì di continuare su questa rotta anche di notte; ma nel buio che avanzava la *Stancomb Wills* era già scarsamente visibile fra le onde e mi sembrava più

sicuro metterci alla cappa in attesa della luce del giorno. La squadra doveva rimanere unita e, oltretutto, c'era il rischio di superare nel buio il nostro obiettivo con scarse possibilità di tornare indietro. Costruimmo con i remi un'ancora galleggiante e ci mettemmo alla cappa con la *Dudley Docker* in testa, dato che aveva la cima da ormeggio più lunga; alla sua poppa era ormeggiata la *James Caird* e per terza, come sempre, la *Stancomb Wills* . Dopo un pasto freddo facemmo del nostro meglio per rendere sopportabile la notte. Riposare era impossibile. Gli spruzzi d'acqua superavano i bordi delle barche formando grossi blocchi di ghiaccio specialmente a poppa e a prua. Bisognava liberarsene per evitare che le barche si appesantissero ulteriormente. Con la temperatura sotto zero e con il vento che trapassava gli indumenti, il gelo era giunto ai limiti della sopportabilità. Mi chiedevo se tutti gli uomini sarebbero sopravvissuti. Ci tormentava la mancanza d'acqua. La nostra uscita dal pack era stata tanto improvvisa da impedirci di caricare del ghiaccio da sciogliere per cucinare; di conseguenza non avevamo cibo caldo. La *Dudley Docker* portava un blocco di ghiaccio di circa cinque chili e ce lo dividemmo fra tutti noi. Ne succhiammo i piccoli frammenti alleviando un po' la sete, ma riducendo ulteriormente la temperatura corporea. Avevamo un aspetto pietoso: con le labbra gonfie riuscivamo a malapena a mangiare. Aspettavo ansiosamente l'aurora. Nella notte di tanto in tanto chiamavo quelli delle altre barche chiedendo come se la passassero. Le risposte cercavano di essere liete. Dalla *Stancomb Wills* qualcuno rispose: "Va tutto bene, ma vorrei avere dei guanti asciutti". La battuta fece sorridere le nostre labbra screpolate. Avrebbe potuto chiedere la luna: le uniche cose asciutte a bordo erano le bocche gonfie e le lingue brucianti. Per gli esploratori polari, la sete è uno dei peggiori tormenti. Il ghiaccio è alla portata di tutti ma diventa una bevanda solo quando è sciolto e la quantità d'acqua che se ne può ottenere tenendolo in bocca è modesta. La sete, che ci aveva già afflitto nei giorni passati al traino delle slitte, si era aggravata con l'esposizione agli spruzzi di acqua salata. I sacchi a pelo avrebbero potuto darci un po' di calore ma, imballati con le tende e coperti da uno strato di ghiaccio, non erano a portata di mano; d'altra parte, la mancanza di spazio a bordo non ci avrebbe permesso di indossarli.

Finalmente l'alba ci portò una giornata limpida e una brezza tesa da sud ovest. Una splendida aurora annunciò quello che speravamo fosse l'ultimo giorno a bordo. Rosa nella luce crescente, il picco elevato dell'isola

di Clarence ci annunciava il felice ritorno del sole. Il cielo divenne azzurro sopra di noi mentre la cresta delle onde scintillava allegramente. Nella piena luce del giorno liberammo dal ghiaccio la prua e la poppa delle barche. Avevamo sfilato i timoni per evitare che le cime d'ormeggio vi s'impigliassero. Levammo l'ancora galleggiante e ne recuperammo i remi che, a contatto con l'acqua, erano diventati grossi come pali del telegrafo. Li prendemmo a bordo dopo averli liberati dal ghiaccio.

Eravamo ferocemente assetati. Ci dava un momentaneo sollievo il sangue che riuscivamo a succhiare masticando la carne cruda di foca, ma poi la sete raddoppiava per la salinità della carne stessa. Ordinai di distribuirne solo a intervalli regolari, o quando qualcuno minacciava di perdere la ragione. Alla piena luce del giorno l'isola Elephant apparve gelida e arcigna a nord-nord ovest, nella posizione calcolata da Worsley. Mi congratulai con lui per l'esattezza con cui aveva stimato la rotta percorsa in circostanze difficili, durante due giorni occupati dal tortuoso vagare fra i ghiacci e due notti passate alla deriva sotto l'azione del vento e delle correnti. Si avvicinò a noi la *Stancomb Wills* e McIlroy ci comunicò che Blackborrow aveva un serio congelamento ai piedi. Era una brutta notizia ma non avevamo nulla per intervenire. Anche altri portavano segni di congelamento, solo i 'vecchi' Wild, Crean, Hurley e io stesso non ne soffrivamo; sembrava che ci fossimo acclimatati alle temperature antartiche anche se, successivamente, non risultammo inattaccabili.

Per tutto il giorno veleggiammo in mare aperto con brezza tesa a sinistra. Avremmo dato tutto il tè della Cina per un pezzetto di ghiaccio da far sciogliere, ma non ce n'era a portata di mano. Ci dirigemmo su tre iceberg in vista, nella speranza che avessero sottovento una coda di frammenti; ma gli iceberg erano duri e azzurri, senza alcun segno di rottura, e le onde che sollevavano beccheggiando ci impedivano di avvicinarci. Il vento iniziava a girarci gradualmente contro, mentre dal cielo terso il sole colpiva ferocemente. Avanzavamo lentamente, ma l'isola Elephant si avvicinava. Mentre io sorvegliavo le altre barche inviando ordini e segnali, Wild stava al timone della *James Caird*, apparentemente refrattario alla fatica e insensibile alle privazioni. Alle sedici il vento contrario rinfrescò e, soffiando controcorrente, produsse un mare rotto. Nell'ultima ora trascorsa, pur remando duramente, non avevamo fatto progressi evidenti. La *James Caird* e la *Dudley Docker* avevano rimorchiato a turno la *Stancomb Wills* ,

ma da quel momento il traino divenne compito esclusivo della mia barca che, al vento rinforzato, poteva portare una velatura superiore a quella della *Dudley Docker*.

Con il vento che soffiava da nord ovest e da ovest, stavamo facendo rotta verso il lato sud est dell'isola Elephant. Le barche, tenute il più possibile di bolina stretta, avanzavano lentamente e all'arrivo del buio si trovavano ancora a qualche miglio dalla meta. Nel mare ormai mosso, perdemmo di vista la *Stancomb Wills* , che seguiva a poppa la *James Caird* distaccata per la lunghezza della cima di traino. Solo il biancheggiare della schiuma sollevata dalla sua prua ce ne segnalava di tanto in tanto la presenza. Quando l'oscurità fu totale mi sistemai a poppa con la mano sulla cima di traino per controllare se l'altra barca si fosse staccata, e rimasi in quella posizione tutta la notte. Il ghiaccio appesantiva la cima immersa nelle onde che sballottavano la nostra piccola barca. Al sopraggiungere della notte avevo raccomandato agli uomini della *Stancomb Wills* di puntare sulla riva est dell'isola di Clarence se avessero perso il traino e non fossero riusciti a procedere a remi controvento: su quella costa saremmo andati a recuperarli. Non volevo lasciare andare alla deriva la nostra terza barca, anche a costo di non riuscire a sbarcare sull'isola Elephant.

Fu una notte durissima. Gli uomini, a eccezione di quello di guardia, distesi uno sull'altro sul fondo della barca cercavano di scaldarsi con i sacchi a pelo fradici e con il corpo dei vicini. Il vento era sempre più forte e il mare più agitato. La barca si tuffava pesantemente nel mare in tempesta e stringeva il vento sbattendo le vele alle folate più violente. Di tanto in tanto la luna si affacciava fra le nuvole in movimento e, alla sua luce, potevo vedere i volti spettrali degli uomini che si mettevano a sedere per bilanciare la barca che sbandava sotto il vento. Quando la luna era coperta, la sua presenza era intuibile dalla luce riflessa sui ghiacciai dell'isola. La temperatura era bassa e non sembrava possibile che le nostre condizioni potessero aggravarsi ulteriormente; ma la terra ormai vicina ci appariva come un faro di salvataggio e tutti eravamo sostenuti dalla speranza che il nuovo giorno avrebbe segnato la fine dei guai in cui ci trovavamo. Per lo meno avremmo toccato la terraferma. Mentre la cima di traino della *Stancomb Wills* si irrigidiva e si allentava sotto la mia mano, pensavo ai piani per il futuro.

Verso mezzanotte il vento girò a sud ovest facendoci avvicinare all'isola. Poco dopo la *Dudley Docker* si accostò alla *James Caird* e Worsley si offrì di andare in avanscoperta alla ricerca di un punto di approdo. La sua barca seguiva la *James Caird*, che aveva al traino la *Stancomb Wills* . Mi dissi d'accordo, purché non perdesse di vista la *James Caird.* Al momento della partenza, la neve cominciò a turbinare, e le due barche si separarono. Non vidi più la *Dudley Docker* e restai in ansia per tutto il resto della notte. Il mare si era messo di traverso e non potevo essere sicuro che tutto andasse bene per la barca ormai dispersa. Al buio non si possono vedere le onde anche se la forza e la direzione del vento restano rilevabili: in queste condizioni una barca aperta può andare incontro a un disastro anche nelle mani del più esperto marinaio. Illuminai la vela con la lampada della bussola nella speranza che il segnale raggiungesse la *Dudley Docker*, ma non ottenni risposte. Aguzzammo lo sguardo nel buio sopravento, nella speranza di ricevere una risposta ai nostri ripetuti segnali luminosi.

Le mie preoccupazioni erano comunque infondate. Trascrivo qui il rapporto di Worsley su quello che accadde alla *Dudley Docker*: "Circa a mezzanotte perdemmo di vista la *James Caird* con la *Stancomb Wills* al traino, ma dopo poco tempo vedemmo la luce della lampada della bussola che Sir Ernest proiettava sulla vela della *James Caird* per guidarci. Rispondemmo accendendo una candela sotto un telo che ne lasciava trasparire la luce. Contemporaneamente accertammo la direzione del vento e l'andamento del nostro moto con la mia bussola da tasca, dato che quella della barca era andata in pezzi. Con la candela i miei compagni accesero le pipe, unico sollievo contro la sete rabbiosa che impediva di mangiare qualsiasi cosa. Nel frattempo eravamo entrati in una forte corrente di marea che, insieme al mare grosso e rotto, portava la *Dudley Docker* a imbarcare grandi quantità d'acqua. Numerosi e violenti marosi ci colpivano a poppa, di traverso e anche sui lati di prua, malgrado il vento a favore. Lees, che si considerava un pessimo rematore, si fece valere sgottando freneticamente ben assistito da Cheetham. Greenstreet, prezioso compagno, si alternò con me al timone e si rese utile in mille modi. Lui e Macklin sono stati i miei assi nella manica come instancabili rematori, uno a destra e l'altro a sinistra della prua. McLeod e Cheetham erano ottimi marinai e rematori, tipico lupo di mare brontolone il primo, pirata fino alla punta dei capelli il secondo. In

quella notte di tempesta, Cheetham mi offriva una bottiglia di champagne in cambio di un fiammifero (troppo poco, dovevo pretenderne due). Cercherò di ottenerne il pagamento quando avrà aperto il suo pub a Hull […]. Avevamo alle spalle centootto ore di fatica, di scuotimenti, di gelo, di scrosci d'acqua e i momenti di riposo erano stati brevi o, nel caso di Sir Ernest, di Wild, di Greenstreet e mio, del tutto mancanti. Esposti da sedici mesi alle acque in tempesta, solo quattro di noi soffrivano il mal di mare, ma molti altri avevano un volto terreo.

"La temperatura a meno sei era fortunatamente meno gelida della notte precedente. Il piede destro di Greenstreet si riprese da gravi segni di congelamento quando Lees glielo riscaldò tenendolo sul suo stomaco sotto il maglione. Altri avevano segni più lievi di congelamento dovuti agli indumenti infradiciti dall'acqua di mare. Poco prima dell'alba eravamo più vicini a terra, ma la neve e la schiuma delle onde ci impedivano di vederne i dettagli. Gli occhi cominciavano a tradirmi per esser stati a lungo puntati contro la direzione del vento sorvegliando l'arrivo delle onde che stavano per colpirci; non ero in grado di giudicare le distanze e mi sorpresi in un momentaneo assopimento mentre ero al timone. Alle tre Greenstreet mi sostituì. Ero talmente contratto per le lunghe ore passate al freddo e all'umido nella posizione imposta dalla manovra del timone che gli uomini mi trascinarono al centro della barca distendendomi, come fossi un coltello a serramanico da aprire, dopo avermi strofinato le gambe, i fianchi e il torace.

"Alla luce del giorno ci trovammo vicini alla terra, ma il tempo fosco ci impediva di scegliere un punto di sbarco. Ripreso il timone dopo un'ora di riposo sotto il problematico riparo di un telo gocciolante, cercai di sottrarre la *Dudley Docker* alla burrasca, costeggiando verso nord. Dopo una prima ora di navigazione rischiosa in un mare agitato che minacciava di inondare la barca, alle otto riuscimmo a raggiungere una zona sottovento alla terra e ad avvicinarci al fronte di un ghiacciaio per issare a bordo qualche frammento di ghiaccio puro che se ne era staccato. Avevamo una sete intensa e nell'ora successiva succhiammo e masticammo con ingordo piacere i pezzetti di ghiaccio che avevamo conquistato.

"Per tutto quel tempo continuammo a costeggiare torreggianti dirupi rocciosi e ripide colate di ghiaccio che non offrivano la minima possibilità di sbarco. Alle nove e mezza scoprimmo una piccola riva sassosa

alla base di alti dirupi e scogliere, e vi facemmo rotta. Con grande gioia avvistammo la *James Caird* e la *Stancomb Wills* che dirigevano a vela verso la stessa meta. Il nostro entusiasmo ci fece lanciare tre urrà che, coperti dal fragore della risacca, non raggiunsero i nostri compagni; ma in poco tempo riuscimmo a riunirci con loro e a scambiarci il racconto delle nostre rispettive avventure".

Avevamo vissuto esperienze analoghe sulla *James Caird*, anche se non avevamo potuto mantenerci con il vento a favore come la *Dudley Docker*. La cosa si rivelò una fortuna, perché la *James Caird* e la *Stancomb Wills* passarono sottovento alla grossa turbolenza che aveva sorpreso la *Dudley Docker* e alla quale Worsley aveva dovuto sottrarsi con il mare in poppa. Evitammo in questo modo di esporre la *Stancomb Wills* al rischio di venire sommersa dal mare che la inseguiva. Il tempo era fosco e alle sette eravamo sotto i dirupi a picco sul mare ancor prima di averli avvistati. Seguimmo la costa verso nord senza mai intravedere i dirupi e il fronte dei ghiacciai contro i quali il mare si infrangeva fragorosamente, escludendo qualsiasi ipotesi di sbarco. Raccogliemmo alcuni pezzi di ghiaccio e li succhiammo avidamente. Alle nove avvistammo all'estremità nord est dell'isola una spiaggia bassa e stretta ai piedi dei dirupi. Al largo il mare si infrangeva contro una sequenza di scogli che tuttavia sembrava lasciare aperto un canale, segnalato da un'interruzione della fascia d'acqua coperta di schiuma. Decisi di affrontare il rischio di questo sbarco poco promettente. Due giorni e due notti senz'acqua né cibo caldo avevano segnato profondamente molti dei miei uomini e non avevamo ragione di credere che nelle vicinanze ci fosse un porto più sicuro. La *Stancomb Wills* era la barca più leggera e maneggevole e la feci accostare per condurla attraverso il passaggio e per accertare le possibilità di uno sbarco prima di rischiare con la *James Caird*. Stavo passando dall'una all'altra barca quando vidi a poppavia la *Dudley Docker* che avanzava a vele spiegate: la sua vista mi tolse un gran peso dal cuore.

Remando con attenzione ed evitando i frangenti ciechi delle onde che segnalavano la presenza di scogli sommersi, portammo la barca dove si apriva la scogliera e, con pochi colpi di remo dati con forza, superammo l'ostacolo sul colmo di un'onda, arenandoci su una riva sassosa. L'onda successiva sollevò la barca spingendola ancora più in avanti. Era il primo sbarco sull'isola Elephant e mi sembrò giusto assegnare l'onore al più

giovane membro della spedizione; così dissi a Blackborrow di saltare a terra. Sembrava trovarsi in stato di incoscienza, cercai di non perdere tempo e lo aiutai, forse un po' rudemente, a scavalcare il bordo della barca. Non appena a terra, si sedette nella risacca senza muoversi, e mi tornò alla mente ciò che avevo dimenticato: Blackborrow aveva i piedi congelati. Qualcuno saltò a terra e lo trascinò all'asciutto. Certamente fu una brutta esperienza per Blackborrow, anche se oggi può dire di essere stato il primo a essersi messo a sedere sull'isola Elephant. È probabile che in quel momento avrebbe rinunciato a questo privilegio. Facemmo sbarcare il cuoco, diversi uomini con la stufa a grasso e portammo a terra qualche pacchetto di latte in polvere. Con il resto dell'equipaggio tornai al largo per guidare le altre barche attraverso il varco. La *James Caird* era troppo carica per andare direttamente a riva e così, dopo aver portato a terra gran parte degli uomini della *Dudley Docker* e della *Stancomb Wills* , organizzai al largo il trasbordo del carico della *James Caird*. Quindi superammo tutti il varco e in pochi minuti le tre barche erano in secco. A questo punto mi si presentò agli occhi uno strano spettacolo. Alcuni uomini presero a vagare barcollando come se, su questa riva desolata, avessero trovato uno spaccio di liquori ben fornito. Ridevano rumorosamente, raccoglievano da terra i sassi e lasciavano scorrere fra le dita i ciottoli come dei poveracci messi di fronte a un mucchio d'oro. I sorrisi e le risate che facevano sanguinare le labbra screpolate, le allegre esclamazioni suscitate dalla vista di due foche vive sulla riva, mi riportarono alla mente le meravigliose ore dell'infanzia quando finalmente mi si spalancava davanti una porta offrendomi alla vista lo splendore dell'albero di Natale. Ricordo che Wild, sempre refrattario alla buona o alla cattiva sorte, giunse a riva mentre io guardavo questa scena, e rimase al mio fianco tranquillo e distaccato come se fosse appena sceso dalla macchina per fare una passeggiata nel parco.

Il giorno dopo l'approdo si tirano le tre barche (la James Caird, la Dudley Docker e la Stancomb Wills) un po' più in alto sulla spiaggia dell'isola Elephant.

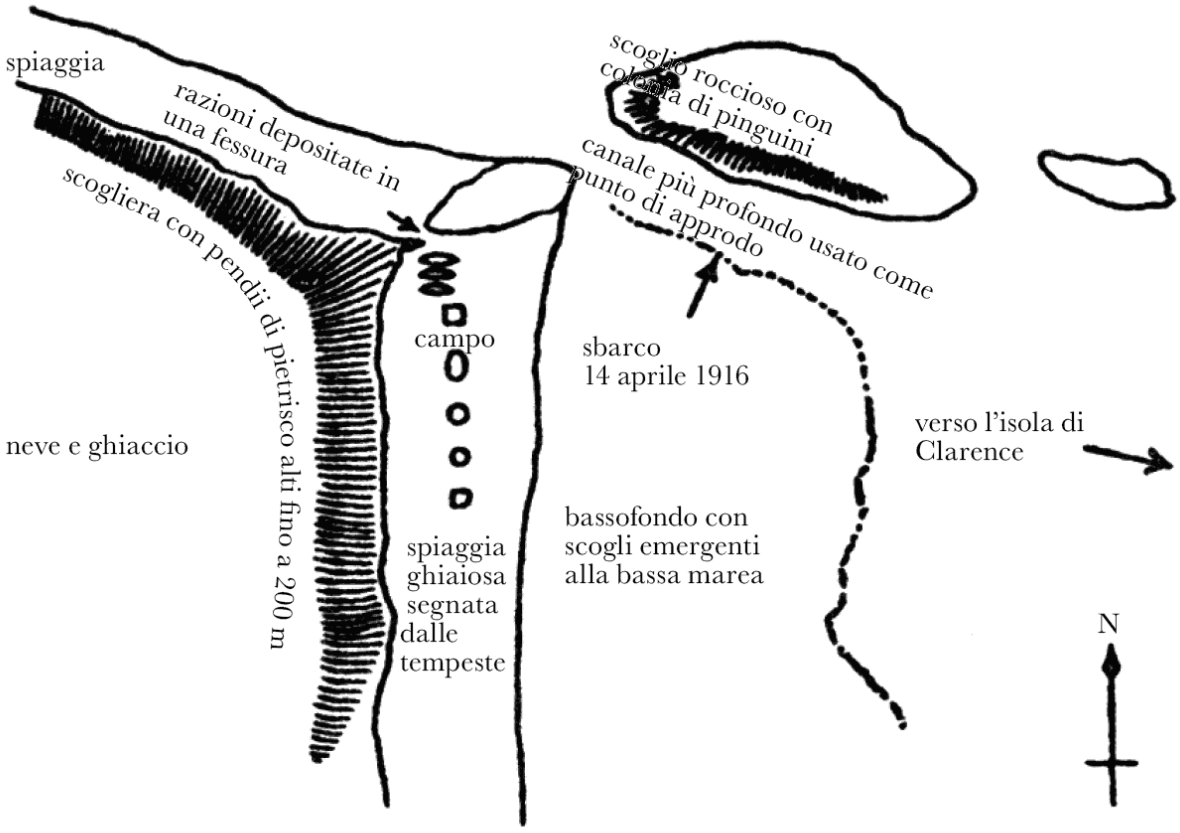
In breve tempo una dozzina di noi aveva portato in secco le provviste. Esausti come eravamo, fu un duro lavoro trascinare le nostre cose sul terreno sassoso fino ai piedi dei dirupi, ma non volevamo correre il rischio di perdere nella marea neanche uno dei nostri beni. Dovevamo entrare nell'acqua gelida fino al ginocchio per prelevare il carico dalle barche. Compiuto il trasporto, tirammo più a riva le barche e ci godemmo una bevanda calda preparata dal cuoco. Quelli di noi relativamente meno provati ebbero il loro turno dopo i più indeboliti, ma alla fine tutti ricevettero un boccale di latte caldo e tutti furono unanimi nel giudicarlo la migliore delle bevande provate fino a quel momento. Fecero seguito le bistecche di carne e il grasso di quelle foche imprudenti che avevano atteso il nostro arrivo, pagando con la vita la loro curiosità. Non ci fu riposo per il cuoco: la stufa fiammeggiava e friggeva con forza mentre cuoceva non un solo pasto, ma molti pasti che si susseguirono in un banchetto durato un giorno intero. Bevemmo acqua e mangiammo carne di foca fino ai limiti delle nostre capacità.

Montammo le tende sostenendole con i remi, e alle quindici il nostro campo era pronto. Le strutture originali delle tende erano state abbandonate su un banco di ghiaccio per ridurre il carico delle barche. Quasi tutti si ritirarono per godersi un sonno sicuro e disteso, interrotto solo dal servizio di guardia che consisteva essenzialmente nel tenere accesa la stufa, compito generalmente integrato con la cottura di una zuppa a uso personale, consumata prima di tornare a riposo.

Wild, Worsley e Hurley mi accompagnarono sulla spiaggia per un'ispezione. Ero tentato di procedere a questo esame dopo il riposo, ma mi tormentava la prudenza imposta alla mente dalle incertezze dei viaggi polari. I risultati furono tutt'altro che confortanti. Era evidente che le maree primaverili allagavano l'intera spiaggia fino ai piedi dei dirupi che la limitavano. In una forte tempesta da nord est, tutt'altro che imprevedibile, le onde avrebbero superato la debole barriera degli scogli infrangendosi contro le pareti rocciose alle nostre spalle. Dei terrazzamenti ben evidenti documentavano gli effetti di precedenti tempeste e, proprio ai piedi dei dirupi alle spalle della riva, trovammo un piccolo relitto lungo poco più di un metro e usurato dal continuo contatto con l'acqua.

Dovevamo trovare un rifugio più sicuro. Decisi di non mettere a parte i miei uomini della precarietà in cui ci trovavamo, se non dopo che

avessero goduto di un sereno riposo, al riparo dal timore di dover affrontare ancora nuovi pericoli. Le minacce del mare ci avevano accompagnato per troppi giorni e una tregua poteva essere di gran giovamento ai corpi esausti e alle menti affaticate.



LO SBARCO E IL PRIMO CAMPO A CAPO VALENTINE NELL'ISOLA ELEPHANT

La cartina può chiarire meglio delle parole la nostra posizione. Le pareti alle spalle della riva erano inaccessibili tranne che in due punti colmati da ripidi nevai. Non eravamo preoccupati per il cibo perché, oltre alle nostre razioni, c'erano numerose foche nella baia e altre se ne vedevano al di là della scogliera. Spesso una di loro usciva dall'acqua e strisciava sulla spiaggia: era evidentemente un luogo in cui di solito riposavano. Una piccola isola rocciosa che ci proteggeva in qualche modo dai venti di nord ovest era sede di una colonia di pinguini reali, una specie migrante che ci avrebbe probabilmente abbandonato prima dell'ingresso definitivo dell'inverno, ma che al momento era a portata di mano. Questi aspetti positivi passavano comunque in secondo piano perché la baia era esposta ai

venti e ai marosi provenienti da est e da nord est, ossia dai quadranti dai quali arriva la maggior parte delle tempeste invernali. Quella notte prima di andare a riposare valutai le possibilità di sistemare le barche e le provviste fuori dalla portata delle onde. Avremmo potuto innalzarci un po' sui pendii di neve, ma non avremmo certo potuto portare con noi le barche. L'interno dell'isola era inaccessibile. Quando ci arrampicammo su uno dei nevai, ci trovammo subito bloccati da pareti a strapiombo. Alle spalle del campo le rocce erano bagnate e si vedevano diversi macigni con evidenti segni di frattura che erano caduti dall'alto. Un attendamento a ridosso dei dirupi sarebbe stato esposto a queste minacce. Dovevamo spostarci. Con questa convinzione entrai in tenda e mi addormentai sul terreno sassoso, che ispirava una confortante sensazione di stabilità. La delicata principessa che non riusciva a dormire per l'intrusione di un pisello sotto i suoi sette materassi non avrebbe certo compreso il piacere che ci dava il contatto con i sassi, che non si sarebbero frantumati sotto il nostro peso portandoci alla deriva: quelle schegge pungenti erano per noi la dolce conferma della sicurezza.

Il giorno seguente (15 aprile) ci svegliammo presto. Approfittammo del sole splendente per stendere ad asciugare gli indumenti tanto da far assomigliare l'attendamento a un indecoroso campo di gitani: barche e indumenti avevano molto patito le nostre traversie. Avevo deciso di mandare Wild con la *Stancomb Wills* lungo la costa alla ricerca di un riparo più adatto, e ne discussi con lui mentre facevamo colazione con una bistecca e del grasso di foca. Desideravo trovare un campo sul quale la spedizione potesse soggiornare per settimane, o anche per mesi, in piena sicurezza, al riparo dai venti e dai marosi delle più violente tempeste invernali. Wild avrebbe costeggiato la terra verso ovest prendendo con sé quattro degli uomini in migliori condizioni, Marston, Crean, Vincent e McCarthy. Se non fosse tornato prima di notte avremmo acceso un fuoco che gli segnalasse l'ingresso del canale. La *Stancomb Wills* salpò alle undici e scomparve presto seguendo la costa. Con Hurley camminammo verso ovest insinuandoci in una fenditura fra i dirupi e un grande pilastro isolato di basalto. La sottile striscia della riva era ingombra di macigni precipitati e la seguimmo per due miglia o più, alla ricerca di un luogo dove si potessero portare in secco le barche e montare le tende in un campo permanente, nel caso in cui le ricerche di Wild fossero risultate infruttuose; dopo tre ore di

dura fatica, però, dovemmo fare ritorno. Avevamo trovato sul lato più arretrato del pilastro di basalto una fessura al riparo dalle bufere. Dai ciottoli presenti alla base si poteva dedurre che le onde potevano raggiungere solo occasionalmente questo anfratto. Nell'ipotesi di una partenza improvvisa, decisi di depositarvi dieci casse di razioni Bovril[3] destinate al viaggio con le slitte: avremmo potuto recuperarle in un'occasione più propizia.

Ritornati al campo trovammo gli uomini a riposo o in tranquille attività. Clark aveva tentato di pescare alla lenza nelle acque basse al di là degli scogli e aveva catturato un paio di piccoli pesci. La giornata trascorse serena. Gli aghi rugginosi, strusciati sulla roccia, ritornarono lucenti e furono usati per rammendare o ricucire gli abiti. Provavamo un senso di stanchezza – una reazione alle tensioni dei giorni precedenti – ma, con l'alta marea che si spingeva sopra il limite del giorno prima, fummo costretti a trascinare le barche più in alto sulla riva. Avvicinammo ai dirupi anche il nostro campo improvvisato. Lo spazio disponibile era ridotto, e ne delimitai al centimetro la parte destinata alle tende, alla cucina e agli altri usi. All'arrivo della notte la *Stancomb Wills* non era ancora tornata: accendemmo un fuoco con il grasso di foca all'imbocco del canale.

Erano circa le venti quando ci giunse un richiamo da lontano; poco dopo, la barca emerse dall'oscurità come un fantasma, con le facce dei marinai pallide alla luce del fuoco. Wild fece portare la barca dall'onda e in pochi minuti la trainammo al sicuro. Il resoconto di Wild mi confortò: a sette miglia a ovest aveva trovato una lingua sabbiosa lunga circa duecento metri inserita ad angolo retto sulla costa e chiusa sul lato a mare da un blocco roccioso. La lingua era collegata a terra da una lunga china nevosa sulla quale si sarebbe potuto scavare un ricovero. Paragonata alla nostra stretta spiaggia, la lingua sabbiosa rappresentava un chiaro progresso: nel lungo tratto esplorato, era l'unico posto adatto a un accampamento. Più a ovest e a sud ovest si stendeva una sequenza di dirupi e di ghiacciai minacciosi a perpendicolo sul mare. Secondo Wild, durante una tempesta da sud ovest o da ovest, la lingua sabbiosa, pur spazzata dagli spruzzi portati dal vento, non sarebbe stata sommersa dalle onde. Le barche potevano essere sistemate su una spiaggia in pendenza.

Questo rapporto faceva auspicare che in tempi brevi avremmo lasciato il nostro campo provvisorio. Il vento, quando soffiava, era

favorevole alla navigazione lungo la costa. Il tempo, buono da due giorni, poteva cambiare da un momento all'altro. Comunicai che saremmo partiti nella mattinata seguente. Una foca catturata quel giorno ci assicurò una copiosa cena a base di bistecche e di grasso, cui seguì un lungo riposo.

La mattina del 17 aprile c'era bel tempo e il mare era calmo, ma al largo si poteva vedere la linea del pack che sembrava avvicinarsi. Avevamo già osservato che il pack e gli iceberg spinti dalla corrente a est tornavano indietro quasi con furia. La velocità della corrente era di circa cinque miglia all'ora: a queste circostanze era dovuto il ritardo nel ritorno di Wild. Il dislivello fra l'alta e la bassa marea era al momento di circa un metro e mezzo, ma l'arrivo della luna piena faceva prevedere un incremento. La comparsa del ghiaccio suggeriva un'immediata partenza: sarebbe stato un bel guaio rimanere imprigionati dal pack sulla nostra riva. Le barche furono rapidamente portate nell'acqua bassa e, dopo una colazione affrettata, imbarcammo tutte le provviste e i materiali. Non mancarono gli incidenti durante il trasporto in acqua delle barche: tre remi utilizzati come rulli si ruppero compromettendo la nostra attrezzatura per il viaggio in progetto. I preparativi andavano per le lunghe: sembrava che alcuni degli uomini fossero riluttanti ad abbandonare la povera sicurezza della nostra stretta riva per avventurarsi ancora una volta nell'oceano. Ma la partenza si imponeva e alle undici eravamo al largo con la *James Caird* alla guida. Nel momento in cui doppiavamo la piccola isola occupata dai pinguini ci colsero le prime raffiche di *williwaw*,[4] che scendevano dalle sovrastanti pareti rocciose alte seicento metri preannunciando la tempesta da sud che ci avrebbe raggiunto entro mezz'ora.

Ben presto ci trovammo a remare con tutte le forze contro la tempesta che ci fronteggiava. Era un lavoro improbo: il vento girò da sud a sud est e la scarsità dei remi si fece sentire. Per la *James Caird*, più pesante, era indispensabile l'intero equipaggiamento di remi, mentre la *Dudley Docker* e la *Stancomb Wills* non ebbero problemi nell'usare a turno il remo scompagnato. Le grandi ondate tuonavano contro la scogliera ripida, e rischiavamo di venire sospinti sulle rocce da acque verdi e tumultuose. Eravamo costretti a tenerci sottocosta per evitare di venire inghiottiti dal mare infuriato, bianco come la neve per le frustate del vento che lo agitavano sollevando un massiccio turbine di schiuma. Dopo due ore di strenui sforzi, ormai quasi esausti, riuscimmo fortunosamente a trovare un

relativo riparo dietro una punta rocciosa. Ci sovrastava una ripida parete alta qualche centinaio di metri e ricca di fessure, da cui spiccavano il volo diversi uccelli marini resi minuscoli dalla distanza. Le barche salivano e scendevano con le onde, ma il mare non rompeva nel nostro piccolo porto; sostammo lì per un pasto freddo. Alcuni di noi rimasero ai remi per tenere lontane le barche dalla parete.

Ripartimmo dopo mezz'ora. Mentre la *Stancomb Wills* aveva il remo scompagnato, la *Dudley Docker*, che si muoveva con tre remi, si allontanò sottovento spinta da una raffica particolarmente violenta. Potevo solamente assistere alla sua battaglia contro il vento e le onde: sarebbe stato inutile soccorrerla con la *James Caird*, già duramente impegnata ad avanzare con la barca più pesante. Non rimaneva che continuare e sperare per il meglio. Eravamo di nuovo completamente fradici e, in molti casi, severamente infreddoliti. Forzando l'avanzata, passammo all'interno di un gran pilastro di roccia che emergeva di ottocento metri dal mare. Tra il pilastro e la riva si allungava, insieme a una striscia bianca di schiuma, una barriera di scogli che sembrava costringerci ad affrontare all'esterno il mare infuriato. Un'interruzione nella striscia bianca di schiuma, però, ci indicò la presenza di un varco fra gli scogli, e riuscimmo a superare l'ostacolo irrorati dagli spruzzi che ci colpivano sottovento. La *Stancomb Wills* ci seguì senza incidenti. Fra gli schizzi pungenti, persi ancora di vista la *Dudley Docker*; ormai troppo spostata sottovento, era evidente che avrebbe dovuto passare al largo del pilastro ma non potevo seguirne le mosse e tanto meno attardarmi: fu un brutto momento. Finalmente alle diciassette la *James Caird* e la *Stancomb Wills* entrarono in acque relativamente calme, proprio di fronte alla riva individuata da Wild. Guardai vanamente alle nostre spalle cercando la *Dudley Docker*.

Le acque basse intorno alla lingua di sabbia erano punteggiate di scogli contro i quali si infrangevano le onde. Feci andare a riva la *Stancomb Wills* in un punto che sembrava meno tormentato e in pochi istanti la barca giunse ad arenarsi mentre gli uomini saltavano a terra e la trattenevano contro l'onda che arretrava. La *James Caird* la seguì e alcuni uomini, scesi a riva superando le acque basse, annodarono a una roccia la cima d'ormeggio in modo da trattenere la barca contro l'onda di ritorno della risacca. Cominciammo a scaricare provviste e materiali lavorando come ossessi dato che le barche non potevano essere tirate in secco prima di esser

state scaricate. La stufa a grasso venne messa in funzione non appena fu portata giù, e preparammo una bevanda calda. A quel punto vidi Rickenson pallido in volto che barcollava nella zona di risacca. Lo trassi fuori dall'acqua e lo feci sistemare accanto alla stufa che era montata al riparo di alcune rocce. McIlroy lo esaminò riscontrando un battito irregolare del cuore, conseguenza degli sforzi che aveva affrontato. Rickenson stava male e aveva bisogno di cure. Ci sono uomini che vogliono fare più di quanto è loro richiesto e altri che fanno più di quanto il loro organismo è in grado di sostenere. Rickenson era uno di questi. Soffriva come molti di noi per le vesciche da acqua salata; ne avevamo ai polsi, alle braccia e alle gambe per la costante esposizione all'acqua di mare, per il continuo sfregamento e per il contatto con gli abiti bagnati.

Ero preoccupato per la *Dudley Docker* e, mentre portavamo a terra il carico delle barche, i miei occhi e il mio pensiero erano rivolti a est; ma dopo mezz'ora la barca mancante apparve nel mare agitato e spumeggiante per raggiungere la relativa calma della baia. Li vedevamo avvicinarsi con il senso di distensione che il marinaio prova quando entra in porto. Con la marea calante, Worsley alleggerì la *Dudley Docker* scaricando alcune casse su uno scoglio, da dove poi vennero recuperate, e portò quindi a riva la barca. Con il lavoro di tutti, provviste e barche vennero quindi sistemate a terra sopra il segno dell'alta marea. La lingua di terra su cui ci trovavamo, irregolare, spoglia e inospitale, non era un posto ideale per un accampamento: meno di un ettaro di roccia e ghiaia circondato dal mare spumeggiante salvo che dal lato di terra, dove un pendio di neve risaliva verso un ghiacciaio all'interno. Gli scogli più grandi, però, offrivano un buon riparo contro il vento e noi, raggruppati intorno alla stufa a grasso che ci avvolgeva con il suo fumo pungente, ci sentivamo in confortante compagnia. Oltre tutto avevamo superato un'altra tappa del nostro viaggio di ritorno e per un'ora potevamo tentare di non pensare ai problemi futuri. La vita non era poi così brutta. Mentre la neve scendeva scivolando sulla superficie del ghiacciaio, la cena diede un po' di calore ai nostri corpi infreddoliti e ci permise poi di apprezzare il fumo delle pipe caricate con il tabacco che avevamo asciugato sulla stufa. Ci infilammo nelle tende; la neve ci aveva impedito di accertare fin dove si spingesse il mare sul terreno dell'accampamento e io avevo montato la mia sul lato del campo volto a mare, in modo da poter percepire per primo il pericolo. In effetti alle due di

notte una piccola onda si insinuò sotto il bordo della tenda: non ci eravamo allontanati abbastanza dal mare, ma nella semioscurità era impossibile stabilire dove avremmo potuto essere al sicuro. Ormai assuefatti, per le esperienze passate, al fastidio di un forzato spostamento notturno del campo, smontammo le tende e le portammo a ridosso degli scogli sull'estremità a mare della lingua di terra. Qui dei grossi macigni ci garantirono uno scomodo rifugio. Nevicava abbondantemente quando ci accingemmo a spostare le barche sulla china sassosa, andando incontro a un nuovo incidente: avevamo messo sotto la chiglia della *James Caird* due delle nostre quattro sacche di indumenti e, prima che ci fossimo resi conto del pericolo, un'onda le trascinò in mare dopo aver sollevato la barca. Non fu l'ultimo dei guai di quella notte: al mattino il vento fece a pezzi la grande tenda da otto. Alcuni trovarono rifugio nelle altre tende, ma molti rimasero nei sacchi a pelo sotto i pezzi residui del telo.

La mattina del 18 aprile un vento di tempesta da sud trascinava la neve a coprire ogni cosa. Le prospettive non erano allegre, ma il lavoro non mancava e non potevamo cedere al desiderio di rimanere nei nostri sacchi a pelo. Diversi elefanti marini erano sparsi sulla riva sopra il segno dell'alta marea e ne uccidemmo molti fra i più giovani per ricavarne carne e grasso. La tenda grande era ormai persa e, per fornire riparo agli uomini che la occupavano, rovesciammo la *Dudley Docker* incastrandone fra i sassi il lato esposto al vento; per evitare che il vento la trascinasse, fissammo ai macigni più grossi la cima di ormeggio e quella di poppa. Le due sacche di indumenti ballonzolavano, irraggiungibili, fra i frammenti di ghiaccio sul lato sopravento della lingua di terra. La tempesta durò tutto il giorno mentre la neve che scivolava dalla superficie del ghiacciaio veniva ad aggiungersi a quella che cadeva a larghe falde dal cielo. Nella ricerca di un possibile luogo per accamparci vidi che una parte della lingua sassosa stava sopra il livello dell'alta marea e che gli scogli sopra la ghiaia offrivano, in certa misura, un riparo. All'estremità a mare della lingua si innalzavano i grossi scogli di cui ho parlato. Con il tempo favorevole sarebbe stato possibile risalire il pendio nevoso fino al ghiacciaio, ma non era il caso di farlo con quella tempesta. Sugli scogli pullulavano alcune migliaia di pinguini reali e diversi pinguini *gentoo*, come avevamo già notato con molto interesse al momento dello sbarco. Il pinguino reale non è il migliore tra i pinguini per un viaggiatore affamato, ma è pur sempre cibo. Alle otto, vedendo che si

raggruppavano in buon ordine sul filo dell'acqua, pensavo che si preparassero alla nuotata giornaliera a caccia di pesce, ma risultò chiaro che era in programma qualche importante spostamento. Stavano preparandosi a migrare e con la loro partenza se ne sarebbe andata una non trascurabile parte del nostro cibo. In fretta e furia ci armammo di pattini da slitta e di mazze improvvisate e ci avvicinammo alla colonia. Eravamo in ritardo: i capi lanciarono il loro grido di comando e le colonie si tuffarono in mare senza sosta. Seguendo le loro guide, i pinguini superarono la zona dei frangenti e riapparvero al largo fra le onde. Pochi dei più deboli si spaventarono e tornarono a riva, dove più tardi rimasero vittime delle nostre esigenze; ma la maggior parte si diresse a nord e non li rivedemmo più. Temevamo che i *gentoo* seguissero l'esempio dei loro cugini ma, evidentemente privi di abitudini migranti, rimasero con noi. Paragonati ai primi erano in numero minore, ma di tanto in tanto venivano fuori dal mare e camminavano sulla spiaggia. Di tutte le varietà di pinguini di ridotte dimensioni i *gentoo* sono quelli con la livrea più vistosa e, cosa per noi più rilevante, hanno muscoli delle gambe e del petto più consistenti di quelli dei pinguini di Adelia.

La zona ormai abbandonata dalla colonia era sicuramente al di sopra del segno dell'alta marea e vi salimmo alla ricerca di un posto su cui montare le tende. I pinguini non sono tanto sciocchi da riposare dove il mare potrebbe raggiungerli anche nel raro caso di un'alta marea accompagnata da una violenta tempesta. Gli inconvenienti di un campo piazzato sull'area già occupata dalla colonia erano evidenti. Detto in termini delicati, l'odore era forte e non potevamo certo aspettarci che diminuisse quando il calore del nostro corpo avesse disgelato la superficie. Ma le scelte erano limitate e, nel pomeriggio, spianammo un sito per due tende fra i rifiuti della colonia, livellandoli con neve e rocce. La mia tenda, la numero 1, era proprio ai piedi della scogliera: lì avrei vissuto durante tutta la mia permanenza sull'isola Elephant; poco più in là si trovavano la tenda di Crean e altre tre tende, piazzate a pochi metri di distanza su un fondo di neve relativamente pulita. La quinta tenda era un oggetto sgangherato ottenuto con un grossolano scheletro di remi rivestito dai resti della tenda strappata e destinato a offrire una specie di riparo agli uomini che la occupavano.

La sistemazione del campo e dell'equipaggiamento, l'uccisione e la spellatura delle foche e degli elefanti marini ci tennero impegnati per tutto il giorno; ci ritirammo presto nei sacchi a pelo. La notte non fu piacevole per me e per i miei compagni della tenda 1. Il calore dei corpi fece sciogliere la neve e il guano, trasformando il pavimento in una poltiglia gialla e fangosa dall'odore insopportabile. La neve scivolava dalle rocce soprastanti e appesantiva le falde spioventi della tenda, che finì per caderci addosso sotto un turbine di vento. Passammo il resto della notte sepolti sotto la coltre di neve; sarebbe stato senza speranza il tentativo di risollevare la tenda durante l'infuriare della tempesta.

La mattina del 19 aprile il tempo era ancora brutto; alcuni degli uomini davano segni di scoramento ed erano restii a lasciare le tende quando venne il momento di uscirne. Era chiaro che nella loro mente le difficoltà del momento dominavano sulle fortunate circostanze che ci avevano permesso di raggiungere la terraferma e una relativa sicurezza. I guanti e i berretti che alcuni di loro mi mostravano tradivano la proverbiale trascuratezza dei marinai. Nella notte, guanti e berretti si erano trasformati in un blocco rigido di ghiaccio e, a loro modo di vedere, questo era un danno di cui, in ogni caso, avevano diritto di lamentarsi. Chiedevano abiti asciutti sostenendo che il loro stato di salute era incompatibile con qualsiasi tipo di lavoro. Solo una reazione piuttosto rude li convinse a ricredersi. Berretti e guanti ghiacciati sono certamente spiacevoli, ma è possibile mantenerli morbidi tenendoli a contatto con il corpo durante la notte.

La tempesta da sud, carica di neve, era tanto violenta da buttarmi a terra mentre camminavo sulla riva a caccia di una foca. Nella tenda 2, una cassa di provviste era stata appoggiata sopra le pentole per tenerle ferme; una ventata rovesciò la cassa e spazzò via le pentole facendole finire in mare. Per fortuna non era una perdita irrimediabile dato che quasi tutto veniva cotto sulla stufa a grasso della cucina, che si trovava a ridosso degli scogli vicino alla mia tenda. Alloggiata in una buca, scavata fra i rifiuti della colonia di pinguini, la cucina era protetta contro il vento dalle casse delle provviste mentre una vela, tesa al di sopra, riparava dalla neve il cuoco, che aveva ben poco tempo libero. Gli uomini della spedizione consumavano incredibili quantità di carne e di grasso di foca o di elefante marino. Al cuoco non mancavano gli assistenti grazie all'attrattiva che la stufa esercitava su tutti noi, ma si era guadagnato la nostra gratitudine per

l’inesausta energia con cui preparava dei pasti che giudicavamo abbondanti e saporiti. In realtà avevamo bisogno di tutto l’aiuto che il cibo caldo poteva assicurarci. Le folate ghiacciate della tempesta frugavano ogni recesso della riva e penetravano senza tregua attraverso i vestiti consunti e le tende lacere. La neve, che veniva giù dal ghiacciaio oltre che dal cielo, ricopriva noi e il campo tendendo insidiosi trabocchetti. Il mare in tempesta avanzava sui sassi e sulla ghiaia spingendo blocchi di ghiaccio fino a pochi passi dalle barche. La mattina, il sole si affacciò per un solo istante fra le nuvole che galoppavano, concedendoci una fuggevole visione di cielo azzurro; ma questa promessa di bel tempo non venne mantenuta. Nostra unica consolazione era la sicurezza che ci offriva il campo. Qui potevamo resistere ai disagi ed ero sicuro che il riposo e il recupero delle forze sarebbero stati un bene per tutti.

[3] Marchio di fabbrica di un estratto denso e salato di carne di bue.

[4] Vento che precipita dai monti sovrastanti la costa creando violente raffiche (catabatiche) sulla superficie del mare.

Capitolo nono. Il viaggio per mare

Il mare in aumento ci costrinse a trascinare le barche ancora più all'interno sulla spiaggia e ad assicurarle con le cime da ormeggio a grossi macigni. Dopo aver faticato non poco con tutto l'equipaggio, discussi con Wild e Worsley la possibilità di raggiungere la Georgia del Sud prima che i ghiacci dell'inverno chiudessero il mare circostante. Dovevamo affrontare nuove prove per assicurarci la salvezza. Le privazioni e le ansie avevano lasciato chiare tracce nella squadra e lo stato di salute, fisico e mentale, di molti uomini era preoccupante. I piedi di Blackborrow, congelati durante il viaggio, erano in pessime condizioni e i medici temevano di dovergli amputare le dita se la circolazione non fosse ripresa. Il problema del cibo era grave. Durante il primo sbarco sull'isola, dieci casse di provviste erano state lasciate in un anfratto fra gli scogli. Avevamo razioni sufficienti a mantenere l'intera squadra per cinque settimane in tutto. A razioni ridotte e con il contributo di foche e di elefanti marini, questo periodo poteva raggiungere i tre mesi. Ma non potevo contare molto sulla caccia, dal momento che con l'avvicinarsi dell'inverno gli animali sembravano avere

disertato la zona. Le riserve si basavano al momento su due foche e su due pelli e mezza con il loro pannicolo adiposo e, poiché il grasso rappresentava il nostro principale combustibile, decisi di limitarci a un solo pasto caldo al giorno.

Era necessario affrontare senza indugio il mare alla ricerca di soccorso. Il porto più vicino era Port Stanley nelle isole Falkland, a cinquecentoquaranta miglia di distanza. Ma non vi erano speranze di raggiungerlo navigando contro i venti di nord ovest su una barca fragile e povera di velatura. La Georgia del Sud era distante più di ottocento miglia, ma si trovava nell'area dei venti dell'ovest e potevo contare di incontrarvi i cacciatori di balene in una delle basi sulla costa est dell'isola. Una piccola squadra a bordo di una barca avrebbe potuto compiere il viaggio e tornare con i soccorsi entro un mese, purché il mare fosse stato libero dai ghiacci e la barca fosse riuscita a resistere nel mare che si ingrossava. Era scontato individuare nella Georgia del Sud il nostro obiettivo, ma restavano da definire i modi e i mezzi per raggiungerla. I pericoli che si potevano incontrare in una navigazione in barca per ottocento miglia nel tempestoso Oceano Subantartico erano indiscutibili ma, nella peggiore delle ipotesi, questo azzardo non avrebbe aggiunto nulla ai rischi corsi dagli uomini lasciati sull'isola. Ci sarebbero state meno bocche da sfamare nell'inverno e le provviste da portare con noi in quest'impresa si limitavano a quelle richieste per un mese da sei uomini: se entro quel limite di tempo non avessimo raggiunto la Georgia del Sud, saremmo andati comunque perduti. Inoltre ero ben conscio che non esisteva la minima possibilità che qualcuno pensasse di venire a cercarci sull'isola Elephant.

La questione fu discussa in dettaglio perché tutti capivano gli estremi rischi di una simile impresa, rischi giustificati solamente dal nostro urgente bisogno di aiuto. A metà maggio l'oceano a sud di capo Horn diventa il più tempestoso dei mari della terra. Il tempo è imprevedibile, i cieli opachi e nuvolosi, le tempeste pressoché continue. Avremmo dovuto affrontare tali condizioni con una barca piccola, già maltrattata dalle onde e usurata nelle traversie dei mesi passati. Worsley e Wild erano d'accordo sulla necessità di fare un tentativo e volevano entrambi accompagnarmi. Dissi subito a Wild che lui doveva restare. Facevo conto su di lui perché tenesse unita la squadra durante la mia assenza e perché, nel caso di un mio insuccesso, facesse del suo meglio per raggiungere con gli uomini l'isola

Deception nella primavera a venire. Worsley doveva accompagnarmi perché ne apprezzavo la precisione e la prontezza di ufficiale di rotta e in special modo la sua capacità di eseguire le operazioni e i calcoli per la determinazione del punto nelle più difficili condizioni, doti che ancor più sarebbero emerse nel viaggio che avremmo affrontato. Ci servivano altri quattro uomini e decisi di affidarmi al volontariato, anche se non avevo dubbi su quelli da scegliere. Avrei voluto lasciare Crean sull'isola come braccio destro di Wild, ma di fronte alle sue preghiere e dopo aver sentito Wild, promisi a Crean di prenderlo con noi. Radunai quindi gli uomini spiegando il progetto e chiedendo volontari. Molti risposero senza esitazioni. Alcuni non erano in buone condizioni fisiche, altri, non ancora veterani, sarebbero stati di scarso aiuto anche se, dopo le recenti esperienze, potevano a buon diritto considerarsi uomini di mare. McIlroy e Macklin avrebbero voluto unirsi alla squadra ma capivano di dover rimanere sull'isola accanto ai malati. Mi avevano suggerito di prendere Blackborrow in modo da portarlo al riparo e al caldo al più presto, ma opposi il mio veto. La vita sulla barca sarebbe stata già abbastanza dura per degli uomini sani. Era impensabile che un uomo malato, disteso senza assistenza sul fondo di una barca, potesse sopravvivere al maltempo che ci attendeva. Alla fine scelsi McNeish, McCarthy e Vincent, che mi avrebbero accompagnato con Worsley e Crean. Era un equipaggio forte, che mi dava fiducia.

Lunedì di Pasqua, 24 aprile 1916. La James Caird viene fatta scivolare lungo la spiaggia ghiaiosa per salpare verso un'impresa disperata: l'approdo più vicino è a ottocento miglia di distanza.

Presa questa decisione, uscii nella tormenta a esaminare la *James Caird*. La barca, con i suoi sei metri, non era certo molto grande ma ora, guardandola alla luce dell'impresa che ci attendeva, sembrava misteriosamente rimpicciolita. Era un'ordinaria baleniera, abbastanza robusta ma con tutti i segni delle traversie che aveva subito dopo il naufragio dell'*Endurance*. La falla apertasi durante la fuga dal pack era sopra la linea d'acqua ed era stata facilmente riparata. Stando accanto alla barca guardavamo il mare tumultuoso e spazzato dal vento sul quale ci saremmo avventurati, in un viaggio destinato a diventare una pericolosa missione. Chiamai il carpentiere per sapere cosa si poteva fare per rendere la barca più adatta al mare aperto. Per prima cosa mi chiese se sarebbe venuto con me, rallegrandosi della mia risposta affermativa. Era un uomo sopra i cinquanta, non particolarmente robusto, ma sveglio e buon conoscitore delle barche a vela. McCarthy disse che poteva realizzare una specie di ponte di copertura sulla *James Caird* utilizzando i coperchi delle casse e i quattro pattini da slitta che avevamo legato all'interno della barca in previsione di uno sbarco sull'isola di Graham nella baia Wilhelmina. Trascinati dalla deriva, avevamo superato questo obiettivo, ma ci erano rimasti i pattini. Il carpentiere propose di completare la copertura con una parte dei nostri teli e si mise subito al lavoro.

Mezzogiorno era passato e la tempesta imperversava violenta più che mai. Per il momento non potevamo portare avanti i nostri preparativi. Le tende stavano cedendo al vento e il mare cresceva. Risalimmo il pendio all'estremità interna della nostra striscia di terra, con l'intenzione di scavare un ricovero per tutto l'equipaggio: ritenevo che Wild e i suoi uomini avrebbero potuto trovare lì un rifugio durante la mia assenza, dato che sembrava impossibile che le tende potessero resistere ancora per molti giorni alla furia del vento; ma un semplice esame rivelò che qualsiasi riparo scavato nella neve sarebbe stato rapidamente colmato da quella che scivolava dall'alto. Al buio, verso le diciassette, ci mettemmo a riposo dopo aver cenato con un piccolo boccale di latte caldo, accompagnato da una delle nostre preziose gallette e da una zampa di pinguino fredda a testa.

La mattina seguente (20 aprile) la tempesta era ancor più violenta. Era impossibile lavorare: tormenta e neve, neve e tormenta, improvvise bonacce e furenti riprese della tempesta. Nelle fasi di calma vedevamo avanzare, spinti dalla tempesta dal lontano orizzonte a nord, molti iceberg

di ogni forma e dimensione. Alla sinistra visione di questi giganti in movimento ci sembrava una fortuna dover fronteggiare gli smottamenti di neve dall'entroterra, senza dover combattere con la tempesta fra i ghiacci. Il vento poteva farci barcollare ma avevamo sotto di noi un terreno solido e non banchi ondeggianti di ghiaccio. Due foche vennero a riva e una di queste arrivò a dieci metri dalla mia tenda. L'estremo bisogno di carne e di grasso mi spinse a non agire da solo, e a chiamare tutti gli uomini per disporli in una linea di battitori pronti a gettarsi sulla foca nel caso avesse tentato di fuggire. La uccidemmo con un manico di piccone e in pochi minuti cinque giorni di carne e sei giorni di fuoco vennero stivati in un posto sicuro fra i sassi, sopra il segno dell'alta marea. Quel giorno il cuoco, che aveva sempre lavorato bene sui ghiacci e durante la navigazione in barca, crollò a terra. Ero con lui in cucina: lo trascinai sotto la tenda ordinando ai suoi compagni di tenerlo nel sacco a pelo fino al momento in cui io e i medici non gli avessimo permesso di uscire. Sostituii il cuoco con uno degli uomini che voleva lasciarsi morire. Il lavoro di tenere accesa la stufa, difficile e faticoso, allontanò dalla sua mente il desiderio di una fine immediata, e poco dopo lo vidi seriamente impegnato ad asciugare un paio di calze, di incerta pulizia, proprio vicino al latte preparato per la sera. Il compito che gli avevo assegnato lo aveva riportato ai problemi della vita quotidiana.

Il 21 aprile, una tregua della tempesta consentì al carpentiere di raccogliere il materiale necessario alla copertura della *James Caird*. All'interno della barca incastrò l'albero della *Stancomb Wills* fra la prua e la poppa per rinforzarne la chiglia, impedendo che la barca potesse flettere nel mare mosso. Non aveva legno a sufficienza per un ponte di coperta, ma con i pattini della slitta e i coperchi delle casse costruì un telaio che dal gavone di prua giungeva fin quasi al pozzetto. Su questa struttura improvvisata stendemmo una copertura di tela. Ne avevamo un rotolo congelato, che venne tagliato e disgelato sulla stufa, trenta centimetri per volta, per essere poi cucito su misura per il ponte di coperta. Una volta inchiodato e avvitato, il ponte dava un'aria di sicurezza alla barca, ma avevo la spiacevole impressione che somigliasse a una scenografia teatrale, nella quale una parete di granito apparentemente solida risulta in effetti composta da tela e da listelli di legno. E tuttavia, alla prova dei fatti questa copertura servì bene allo scopo. Non saremmo sopravvissuti al viaggio senza la sua protezione.

Il 22 aprile portò un'altra violenta tempesta che interferì con i preparativi. La pentola della tenda 5 fu presa da un turbine di vento e, pur essendo andata a incastrarsi sulla riva, sparì definitivamente. Blackborrow soffriva gravemente per i piedi congelati e McIlroy e Macklin ritenevano di doverlo operare al più presto; erano convinti di non avere cloroformio ma, dopo la nostra partenza, lo trovarono nella cesta delle medicine. Recuperammo alcune casse di provviste che avevamo lasciato all'arrivo su uno scoglio al di là dalla lingua di terra. Stavamo radunando le scorte per il viaggio in mare, scegliendo nel povero equipaggiamento di cui si disponeva alcuni oggetti essenziali. Riempimmo due bidoni da quarantacinque litri d'acqua, ottenuta facendo sciogliere il ghiaccio. Fu un lavoro lungo, per il quale dovemmo mantenere la stufa accesa per tutta la notte, versando nei bidoni l'acqua ricavata dal discioglimento in pentola. Cercando di creare uno spazio per le tende, una squadra cominciò a scavare un fosso nel pendio innevato, una decina di metri sopra il livello del mare. Inizialmente andavano di buona lena, ma dal ghiacciaio soprastante la neve continuava a smottare, rendendo vano ogni intento.

Il bel tempo del 23 aprile fece accelerare i preparativi. In quel giorno decisi in via definitiva che Worsley, Crean, McNeish, McCarthy e Vincent avrebbero costituito con me l'equipaggio della *James Caird*. A mezzogiorno riprese la tempesta con turbini di neve e raffiche di vento. Nelle occasionali e brevi schiarite potevamo vedere la linea del pack a cinque miglia di distanza, che si muoveva da ovest a est. Il che ci incitava a partire rapidamente. L'inverno era in arrivo e il pack avrebbe presto potuto chiudersi attorno all'isola ritardando la nostra partenza per giorni o anche per settimane. Non credevo che il ghiaccio si sarebbe chiuso del tutto, perché venti e correnti lo tenevano in movimento: avevamo visto gli iceberg muoversi a una velocità di quattro o cinque nodi. All'estremità della nostra lingua di terra si era arenata una certa quantità di ghiaccio, ma il mare era libero nel punto in cui dovevamo mettere in acqua la barca.

Con Worsley e Wild salimmo in cima agli scogli volti a mare per renderci conto dello stato dei ghiacci. La fascia del pack al largo sembrava abbastanza dispersa per i nostri propositi, e quindi decisi di partire al mattino seguente, a meno che le condizioni fossero diventate proibitive; il pack si sarebbe potuto chiudere da un momento all'altro. Presa questa

decisione, passai il resto del giorno a controllare la barca, gli attrezzi, le provviste e a discutere con Worsley e Wild i piani per il futuro.

L'ultima notte sull'isola Elephant fu fredda e spiacevole. All'alba uscimmo dalle tende per la colazione. Mettemmo quindi in acqua la *Stancomb Wills* imbarcandovi tutto il carico che avremmo trasferito sulla *James Caird* dopo averla messa a sua volta in acqua. La zavorra era costituita da coperte chiuse a sacco e riempite di sabbia per un peso di circa cinquecento chili. Avevamo imbarcato anche dei sassi e più di cento chili di ghiaccio per integrare l'acqua contenuta nei bidoni.

L'equipaggiamento di sei uomini, per un mese, era il seguente:

Trenta scatole di fiammiferi
Trenta litri di petrolio
Una latta di alcol denaturato
Dieci scatole di torce da segnalazione
Una scatola di luci da segnalazione blu
Due fornelli Primus con ricambi e aghi
Una pentola di alluminio Nansen[1]
Sei sacchi a pelo
Qualche calza di ricambio
Candele e olio di balena in una borraccia
Cibo
Tre casse di razioni da slitta, pari a trecento razioni
Due casse di pasta di noci, pari a duecento razioni
Tre casse di gallette, pari a seicento gallette
Una cassa di zollette di zucchero
Trenta pacchetti di latte in polvere
Una latta di cubetti di estratto di carne
Una scatola di sale
Centosessanta litri di acqua
Cinquanta chili di ghiaccio
Strumenti
Sestante
Binocolo
Bussola prismatica

Ancora galleggiante
Carte
Barometro

Tredici uomini sull'isola salutano Ernest Shackleton, Frank Worsley, Timothy McCarthy, Tom Crean, Harry McNeish, il carpentiere, e Vincent, il nostromo, in partenza per la Georgia del Sud.

[1] Formata da due contenitori: quello centrale destinato alla cottura del cibo, quello periferico allo scioglimento del ghiaccio per ottenerne acqua. Fra i due un'intercapedine convogliava all'esterno i gas di combustione del fornello.

Mettemmo in acqua la *Stancomb Wills* senza difficoltà. Il mare era relativamente tranquillo, ma mezz'ora dopo, mentre stavamo spingendo in acqua la *James Caird*, rinforzò improvvisamente; fra i ghiacci in movimento si era probabilmente aperto un varco che le onde percorrevano senza subire gli effetti smorzanti del pack. L'operazione si fece complicata. Spingendo la barca, molti di noi si bagnarono fino alla cintola – un incidente pericoloso in quel clima. Una volta a galla nella risacca, la *James Caird* rischiò di rovesciarsi fra gli scogli prima di entrare in mare aperto; Vincent e il carpentiere, che erano sul ponte, caddero in acqua. Era un grosso guaio perché, una volta partiti, i due avevano ben poche speranze di far asciugare i vestiti. Hurley, da buon fotografo professionista, immortalò questo incidente e sono sicuro che avrebbe preferito che i due uomini restassero in acqua fino a poterli immortalare da vicino; noi li tirammo fuori immediatamente, insensibili ai suoi desideri.

La *James Caird* era ormai fuori dai frangenti. Mentre utilizzavamo tutte le cime disponibili per evitare che andasse alla deriva verso nord est, la *Stancomb Wills* si accostò e trasferì il primo carico di provviste, tornando subito a riva per il successivo. Nel ritorno, però, un'onda a poppa la riempì d'acqua. Fu necessario ribaltarla e svuotarla, con il risultato che tutti coloro che ne erano a bordo si trovarono bagnati fino all'osso. Durante il secondo viaggio la *Stancomb Wills* , che portava a rimorchio i due barili d'acqua, venne spinta dalle onde in continua crescita a ridosso degli scogli e uno dei barili riportò qualche danno. L'incidente sarebbe risultato in seguito di una certa gravità: il contenuto del barile era diventato salmastro, a causa dell'acqua di mare che vi era penetrata.

A mezzogiorno la *James Caird* era pronta per il viaggio. Vincent e il carpentiere si erano procurati alcuni indumenti asciutti scambiandoli con gli uomini della squadra di terra (più tardi seppi che gli indumenti bagnati impiegarono quindici giorni ad asciugarsi) e l'equipaggio era in attesa dell'ordine di mollare le cime. Soffiava un vento moderato da ovest. Andai a riva con la *Stancomb Wills* per un ultimo colloquio con Wild, che aveva la piena responsabilità del comando sul gruppo di terra. Gli diedi qualche consiglio sulle iniziative da prendere nel caso di un fallimento del nostro tentativo, ma in pratica affidai al suo giudizio la valutazione delle contingenze future e le decisioni da prendere per fronteggiarle: ero pienamente convinto che avrebbe agito con assoluta saggezza. Quindi

andammo al largo per l'ultima volta e in pochi minuti fui a bordo della *James Caird*. Strettamente affiancati, scambiammo una stretta di mano con gli uomini della *Stancomb Wills* che ci auguravano buona fortuna. A questo punto alzammo il fiocco e tagliammo la fune di ormeggio puntando a nord est. Gli uomini rimasti a terra formavano sulla riva un piccolo patetico gruppo, con i severi picchi dell'isola alle spalle e con il mare ribollente ai piedi ma, nel saluto che ci inviavano agitando le braccia e nei tre urrà gridati a piena voce, si sentiva la speranza e la fiducia che riponevano in noi.

Avevamo issato tutte le vele e dalla *James Caird* vedemmo rapidamente sparire la spiaggia e il gruppo di sagome scure. Il vento di ovest ci portò rapidamente nel pack; dovetti allora alzarmi in piedi sostenendomi con il braccio attorno all'albero per individuare la direzione da prendere fra i grossi banchi che si agitavano nel mare ormai tempestoso. Il pack si ispessiva e ci trovammo costretti a virare quasi verso est dirigendoci con il vento in poppa verso un varco che avevo intravisto al mattino guardando da un punto di osservazione a terra. Ora non riuscivo a vedere questo passaggio. L'imbocco era lontano e probabilmente era stato spostato dalla corrente di levante. Alle sedici lo ritrovammo, molto più stretto di quanto appariva da terra al mattino, ma pur sempre navigabile. Ammainate le vele, andammo a remi senza toccare il ghiaccio e alle diciassette e trenta eravamo fuori dal pack in mare aperto. Un'ora più tardi incrociammo ancora nel buio un ultimo blocco di ghiaccio, ma ormai il pack era alle nostre spalle e con il vento favorevole guidammo nel buio la nostra piccola barca verso l'obiettivo lontano. Le onde erano molto alte e, quando giunse il momento della cena, non fu semplice tenere acceso il fornello Primus evitando che la zuppa traboccasse dalla pentola. Ci volevano tre uomini per quest'operazione: uno teneva il fornello e due sollevavano la pentola che vi era appoggiata ogni qualvolta i movimenti della barca minacciavano di produrre un disastro. Tutto questo sotto il ponte di coperta, in uno spazio ristretto dove dovevamo stare sdraiati o inginocchiati, adattandoci agli spigoli delle casse e alla zavorra. Era scomodo, ma ci consolava il pensiero che, senza la copertura del ponte, sarebbe stato impossibile usare il fornello.

Il racconto dei sedici giorni che seguirono è quello di una lotta all'ultimo respiro in mezzo alle onde tumultuose. L'Oceano Subantartico fu

all'altezza della sua peggiore reputazione invernale. Avevo deciso di andare a nord almeno per due giorni, fintanto che il vento tenesse, per portarci in un clima meno freddo e virare quindi a est per raggiungere la Georgia del Sud. Facevamo turni di due ore al timone; gli uomini che non erano di guardia si infilavano nei sacchi a pelo fradici, tentando di dimenticare per un momento le difficoltà. I sacchi della zavorra e le casse sembravano ben determinati a offrire le loro più scomode prominenze al nostro corpo affaticato. Non appena ci sembrava di aver trovato una posizione accettabile, qualcosa di resistente cominciava immediatamente a premerci sui muscoli e sulle ossa. La prima notte a bordo fu per tutti un'esperienza disastrosa: ci rese felici l'alba e la possibilità di prepararci una colazione calda.

La relazione sul viaggio verso la Georgia del Sud si basa su brevi note giornaliere che riferiscono i crudi dati sulle distanze percorse, le posizioni raggiunte e le condizioni del tempo, ma la mente è dominata dal ricordo degli incidenti che hanno costellato i giorni di un'avventura indimenticabile. Nei due giorni di rotta verso nord speravo di incontrare temperature più calde e di evitare i resti del pack che potevano essersi staccati dal corpo principale. C'era bisogno di tutti i vantaggi che le latitudini più a nord offrivano per navigare su un parallelo più ampio, ma dovevamo anche badare ai possibili fiumi di ghiaccio. Ristretti in uno spazio limitato e continuamente bagnati dagli spruzzi, patimmo il freddo per tutta la durata del viaggio. Combattevamo le onde e i venti, ma in realtà la nostra era una lotta giornaliera per rimanere in vita, spesso esposti a pericoli spaventosi. Ci sosteneva il pensiero che ci stavamo avvicinando alla terra che volevamo raggiungere, ma nelle notti e nei giorni passati alla cappa, alla mercé del mare bianco in tempesta, non potevamo fare altro che guardare con occhi più interessati che spaventati le masse d'acqua che la Natura, orgogliosa della sua forza, ci sollevava attorno spingendole da ogni lato. Gli avvallamenti fra le onde in movimento apparivano profondi; e quando restavamo in bilico in cima a un'onda gigantesca ci sembrava di essere fra colline altissime. Nella tempesta pressoché continua, le vele della nostra minuscola barca sbattevano pigramente nella breve calma fra due onde ma, una volta arrampicati sull'onda successiva, venivano colpite in pieno dalla furia del vento di tempesta che sollevava intorno a noi un mare di frangenti bianchi come la lana. Avevamo i nostri momenti di ilarità, rari

certamente, ma sinceri. Anche quando le labbra screpolate e la lingua gonfia frenavano le più visibili manifestazioni di allegria, sapevamo cogliere il lato comico di una situazione. Il senso del ridicolo nasce spesso alla vista delle piccole disavventure degli altri: non potrò mai dimenticare gli sforzi di Worsley per rimettere sul fornello Primus il sostegno di alluminio ancora caldo che se ne era staccato in un violento movimento di rollio. Worsley lo raccolse con le sue dita gelate, lo lasciò cadere per poi giocherellarci delicatamente, quasi fosse un fragile articolo di abbigliamento femminile. Ne ridemmo, o meglio, vi gorgogliammo sopra una risata.

Il terzo giorno il vento rinforzò, trasformandosi in burrasca da nord ovest. Ce ne tenemmo alla larga andando verso est. Nel mare in tempesta il ponte della barca mostrò tutta la sua fragilità. I colpi continui spostavano i coperchi delle casse e i pattini delle slitte, lasciando che l'acqua si accumulasse nelle infossature che si erano formate nel telo. A questo punto, a prua e a poppa, un gocciolio continuo si aggiunse agli spruzzi. I chiodi che il carpentiere aveva estratto dalle casse sull'isola Elephant per fissare i listelli dell'intelaiatura, erano troppo corti per tenere saldo il ponte. Cercammo di fare del nostro meglio, ma i mezzi a disposizione erano limitati, cosicché l'acqua continuò a entrare in barca da una dozzina di punti. Ci toccò un gran lavoro per sgottare ma non si riuscì a evitare che ogni cosa diventasse fradicia. I tortuosi rigagnoli d'acqua che scendevano dal telo erano ancora più spiacevoli delle improvvise ma brevi docce degli spruzzi. Quando stavamo distesi sotto le panche durante le ore di guardia era impossibile evitarli. A bordo non esisteva un posto asciutto e, alla fine, ci limitavamo a coprire il capo con i Burberry, sopportando che l'acqua si infiltrasse ovunque. Sull'uomo di guardia gravava il compito di sgottare. Non esistevano momenti di vero riposo: l'ondeggiamento continuo della barca lo rendeva impossibile; eravamo intirizziti, doloranti e in costante stato di allarme. Nella semioscurità sotto il ponte tenevamo in movimento mani e ginocchia. Già alle diciotto il buio era totale, e fino alle sette del giorno successivo non riuscimmo neanche a vederci l'un l'altro, stando sotto le panche. Avevamo pochi mozziconi di candela e li utilizzavamo solo al momento dei pasti. L'unico punto relativamente asciutto della barca era lo spazio sotto il ponte originale a prua, e vi riponemmo alcune gallette per tenerle lontane dall'acqua di mare. Ma il sapore di sale in bocca non ci abbandonò per tutto il viaggio.

La difficoltà di movimento sulla barca avrebbe anche avuto i suoi lati ridicoli se non avesse imposto tante sofferenze e disagi. Dovevamo strisciare sotto le panche per muoverci da un'estremità all'altra e le ginocchia ne soffrivano seriamente. Al termine di ciascun turno di guardia dovevo dire a ogni uomo quando e dove muoversi: se tutti si fossero mossi simultaneamente ne sarebbero derivate confusione e ammaccature. C'era poi il servizio a bordo che prevedeva turni di quattro ore per tre uomini: uno stava ai cavi del timone, il secondo badava alle vele e il terzo sgottava il fondo della barca. Quando l'acqua imbarcata era poca si poteva ricorrere alla pompa, ben funzionante anche se di capacità limitata, che Hurley aveva ricavato dal cilindro della barra di Flinders che corredava la bussola dell'*Endurance*. L'uomo addetto alle vele pompava l'acqua nella pentola grande che poi svuotava in mare. Sarebbe stato possibile pompare l'acqua direttamente in mare attraverso un'apertura nella falchetta, ma all'inizio del viaggio l'avevamo chiusa appena scoprimmo che con il forte rollio imbarcavamo acqua.

Quando gli uomini del nuovo turno di guardia erano al loro posto nel vento e negli spruzzi, quelli che erano stati sostituiti si affrettavano a entrare nei sacchi a pelo bagnati, cercando di rubare il poco calore lasciato dagli ultimi occupanti, ma questo non era sempre possibile. I sassi che avevamo a bordo come zavorra dovevano essere spostati di frequente per mantenere l'assetto della barca e garantire l'accesso alla pompa, spesso intasata da ciocche di peli di renna che si staccavano dai sacchi e dagli stivali sempre bagnati. Spostare i sassi era noioso e faticoso. Ormai li riconoscevamo alla vista e al tatto e ancora oggi ho chiaro il ricordo delle loro specifiche peculiarità geometriche. In condizioni meno drammatiche, forse avrebbero potuto essere considerati interessanti campioni geologici; a noi servivano per il loro peso, pur risultandoci odiosi quando dovevamo cambiare loro di posto nel ristretto spazio in cui ci trovavamo. Non risparmiavamo nessuna parte dei nostri poveri corpi. Le gambe erano tormentate dallo strofinio sugli indumenti bagnati, che non cambiavamo da sette mesi. La pelle all'interno delle cosce era graffiata a sangue e l'unico tubo di crema Hazeline della nostra farmacia faceva ben poco contro il dolore, acutizzato dall'acqua salata. In quei momenti eravamo convinti di avere ormai perso il sonno. In realtà, nel nostro continuo stato di disagio, cadevamo in un dormiveglia destinato a interrompersi per un nuovo dolore

o per un'improvvisa chiamata a un compito urgente. La mia partecipazione al malessere generale era accentuata da una sciatica che mi perseguitava ormai da molti mesi.

A dispetto delle tempeste, i nostri pasti erano regolari. Era un aspetto essenziale di fronte alle pesanti prove che il viaggio imponeva all'organismo. Alle otto, per colazione, prendevamo un boccale di zuppa calda preparata con il Bovril delle razioni da slitta, due gallette e qualche zolletta di zucchero. Per il pranzo delle tredici e per il tè delle diciassette, ci spettava una razione di Bovril crudo e un boccale di latte caldo. La notte si beveva qualcosa di caldo, generalmente latte. I pasti erano un piacevole intermezzo in quelle giornate fredde e tempestose. La sensazione di calore e di benessere data dal cibo e dalle bevande ci rendeva ottimisti. Avevamo due lattine di Virol,[2] destinate a casi di emergenza, ma avendo bisogno di una lampada a olio per risparmiare le candele, vuotammo una delle due lattine nel modo che preferivamo, e vi infilammo uno stoppino di fortuna. Riempita d'olio e accesa, questa lampada diffondeva una luce che, anche se si spegneva di continuo, era utile nella notte. Avendo con noi trenta litri di petrolio, il carburante non ci mancava.

Il quarto giorno un violento vento di tempesta da sud ovest ci costrinse a metterci alla cappa. Avrei preferito navigare con il vento in poppa, ma il mare era agitato e la barca correva il rischio di straorzare e affondare. Era un ritardo fastidioso perché fino a quel momento avevamo percorso fra le sessanta e le settanta miglia al giorno: un buon risultato con la nostra piccola velatura. In attesa che la tempesta si attenuasse, ci mettemmo alla cappa prendendo due mani di terzaroli alla vela di maestra e a quella di mezzana. Nel pomeriggio avvistammo alcuni relitti, probabili segni del naufragio di una nave sfortunata, incapace di resistere alle violente tempeste a sud di capo Horn. Le condizioni atmosferiche non miglioravano e, il quinto giorno, la tempesta era tanto violenta da costringerci a sostituire la vela maestra terzarolata con il fiocco piccolo e a calare l'ancora da mare per tenere la *James Caird* con la prua alle onde. L'ancora era una sacca triangolare di tela legata all'estremità della cima d'ormeggio, lasciata scorrere da prua. La barca era abbastanza alta da prendere il vento; quando tendeva a poggiare sottovento la trazione dell'ancora la riportava con la prua al vento e alle onde, ma non di rado la cresta delle onde si rompeva su di noi, riempiendoci d'acqua e

costringendoci a sgottare e a pompare in continuazione. Guardando avanti, nel momento in cui la cresta di una violenta ondata si innalzava sul corpo rigonfio dell'acqua, vedevamo avanzare su di noi una cavità simile all'imboccatura di un tunnel. Mille volte ci sembrò che la *James Caird* stesse per essere sommersa, ma altrettante volte la vedemmo sopravvivere. La tempesta proveniva dal continente antartico e il suo vento gelido portò sotto zero la temperatura. Gli spruzzi d'acqua gelavano, ricoprendo di un pesante strato di ghiaccio le estremità, i fianchi e la coperta della barca. Tutto questo riduceva la galleggiabilità, creando nuovi pericoli, ma aveva anche il vantaggio di bloccare il gocciolio e il ruscellare dell'acqua dalla tela della coperta, lasciando ai soli spruzzi sollevati dalle onde a poppa una via diretta di penetrazione. Non potevamo d'altra parte far aumentare oltre misura il peso del ghiaccio e, a turno, strisciavamo verso prua liberando la coperta del ponte con i pochi arnesi disponibili.

La mattina del sesto giorno ci rendemmo conto che la barca aveva perso la sua resistenza elastica. Per il peso del ghiaccio formatosi di notte non si comportava più come una barca, ma come una trave rigida. Si doveva intervenire immediatamente. Liberammo dal ghiaccio i remi di riserva e li gettammo in mare, conservando solo la coppia che ci sarebbe servita per andare a riva. Ci liberammo di due dei quattro sacchi a pelo, trasformati in blocchi di ghiaccio di venti chili ciascuno. Tre uomini si alternavano nei turni di guardia e per chi smontava era preferibile infilarsi nel sacco umido lasciato da chi lo sostituiva, piuttosto che scongelare con il calore del proprio corpo un sacco ghiacciato. Avevamo ora quattro sacchi, tre in uso continuo e uno di riserva nel caso di prolungate emergenze. Questo ridusse il peso della barca che si alleggerì ulteriormente scalpellando e asportando il ghiaccio con la precauzione di non danneggiare la tela del ponte sul quale dovevamo strisciare. Alla fine la *James Caird*, apparentemente rinata, riprese a scivolare sulle onde lunghe.

Alle undici la barca scarrocciò improvvisamente nel cavo dell'onda. La cima d'ormeggio si staccò lasciando libera l'ancora galleggiante. La *James Caird* si spostava sottovento, e fu impossibile recuperare l'ancora e la preziosa cima che ci avevano permesso di tenere la barca con la prua alle onde senza dover correre il rischio di alzare una vela nella tempesta. A questo punto dovevamo issare la vela sperando che tenesse. Con la barca in preda a un violento rollio battemmo la tela gelata

della vela in modo da liberarla dal ghiaccio e la issammo. Gelata com'era, la vela lavorava malamente ma, dopo una breve lotta, la barca tornò con la prua al vento. Avevamo la pelle tormentata dal freddo e mani e dita ricoperte di vesciche. Sulla mano sinistra porto ancora i segni della brutta infezione di una piaga apertasi sotto i morsi del gelo.

Durante tutto il giorno tenemmo testa alla tempesta, resistendo come meglio potevamo alla fatica e al dolore. Sotto un cielo grigio e minaccioso, la barca era sballottata di continuo da onde enormi. Non pensavamo che alle immediate necessità. Ogni onda era un nemico da sorvegliare e da cui sfuggire. Ci nutrivamo con il poco che avevamo, curavamo le ferite e speravamo che il tempo cambiasse. Si fece presto notte e nelle interminabili ore di oscurità un miglioramento del tempo ci tirò su di morale: l'impeto del mare e del vento diminuiva, il turbinio della neve si faceva più raro. All'alba del settimo giorno, con il vento ormai ridotto, sciogliemmo i terzaroli e riprendemmo la rotta per la Georgia del Sud. Si era alzato un sole splendente e luminoso e Worsley ne approfittò immediatamente per rilevare la longitudine; speravamo che il cielo restasse sereno fino a mezzogiorno per poter determinare la latitudine. Nei sei giorni passati era stato impossibile fare il punto, e la valutazione di una rotta stimata era del tutto incerta. Quella mattina la barca doveva avere uno strano aspetto: tutti si crogiolavano al sole, i sacchi a pelo erano appesi all'albero maestro e le calze e gli altri indumenti erano stesi in coperta. Il ghiaccio sulla *James Caird* si era in parte sciolto già nel primo mattino e sul ponte erano comparse alcune zone asciutte. Le focene nuotavano soffiando attorno alla barca; le procellarie del capo volavano in cerchio abbassandosi a pochi metri da noi. Questi piccoli uccelli bianchi e neri ispirano un senso di amicizia al contrario dei grandi albatros che, durante la tempesta, spiccavano grigi sul mare agitato sfrecciando sulle nostre teste con le loro strida lamentose. Nella loro livrea grigia o fuligginosa, ci osservavano con uno sguardo severo e brillante, mentre seguivano con distaccato interesse la nostra lotta per tenerci a galla nel mare infuriato. Insieme a quelle del capo, saettava sulle nostre teste qualche procellaria delle tempeste. E c'era anche un piccolo uccello a me sconosciuto, che sembrava in uno stato di profonda agitazione, del tutto estraneo all'ambiente in cui si trovava. Mi irritava: era praticamente privo di coda e svolazzava intorno come se la stesse cercando.

Mi sorpresi a sperare che la ritrovasse mettendo fine a questo suo stupido ondeggiare.

Per tutto quel giorno ci crogiolammo al sole. Le cose non andavano poi così male, eravamo sulla buona strada, gli indumenti si stavano asciugando e avremmo mangiato un pasto caldo e in relativa comodità. Le onde erano ancora alte, ma non si rompevano e la barca procedeva facilmente. A mezzogiorno Worsley, in equilibrio sulla falchetta con una mano aggrappata allo strallo dell'albero maestro, traguardò il passaggio del sole con un risultato più che incoraggiante: avevamo fatto trecentottanta miglia e ci avvicinavamo alla metà del percorso verso la Georgia del Sud. Sembrava che potessimo farcela.

Nel pomeriggio la brezza rinfrescò a vento teso e la *James Caird* fece buoni progressi. Tornata la luce del sole, mi resi conto di quanto piccola fosse la nostra barca. L'atmosfera luminosa e calda mi riportò alla mente il ricordo di giorni felici, di altri viaggi nei quali posavamo i piedi su un solido ponte, con cibo illimitato a nostra disposizione e comode cabine per le nostre esigenze. Ora ci aggrappavamo a una piccola barca maltrattata, "soli, soli, tutti soli in un mare vastissimo". Eravamo tanto bassi sull'acqua che ogni onda in arrivo ci toglieva la vista dell'orizzonte. Eravamo una piccola macchiolina nell'immensa prospettiva del mare – dell'oceano che è aperto a tutti ma non è mai misericordioso, che minaccia anche quando sembra cedere, che è sempre spietato contro la debolezza. In qualche momento il pensiero delle forze schierate contro di noi sembrava sopraffarci. Poi speranza e fiducia riaffioravano, insieme alla barca che risaliva l'onda, frantumandone la cresta in una doccia scintillante come il gioco di colori dell'iride ai piedi di una cascata. Avevamo a bordo la mia doppietta e qualche cartuccia qualora ci fossimo trovati senza cibo, ma non avremmo mai ucciso i nostri piccoli vicini, le procellarie del capo, neanche per avere un po' di carne fresca. Avremmo potuto sparare a un albatros, ma l'errante signore dell'oceano suscitava in noi un sentimento simile a quello che, troppo tardi, aveva ispirato il 'vecchio marinaio'. Così il fucile rimase fra le provviste e i sacchi a pelo nello stretto spazio sotto il ponte gocciolante, lasciando agli uccelli la libertà di seguirci indenni.

L'ottavo, il nono e il decimo giorno di viaggio trascorsero senza eventi degni di nota. Soffiava un vento teso e lo sforzo per guidare la barca era incessante, ma l'obiettivo si avvicinava. Non si vedevano iceberg

all'orizzonte ed era chiaro che fossimo ormai lontani dai campi di ghiaccio. Ogni giorno ci riservava qualche preoccupazione che tuttavia si lasciava vincere grazie ai pasti e alla crescente speranza. Ci sentivamo vicini al successo; gli ostacoli incontrati erano stati duri ma li avevamo superati. Soffrivamo ancora il freddo: la temperatura stava aumentando, ma la nostra resistenza era ormai al minimo a causa del cibo scarso, dell'ambiente ostile e della ristrettezza dello spazio nel quale passavamo i giorni e le notti. A tutti facevo preparare del latte caldo durante la notte perché potessero sostenersi fino all'alba. Accendevamo spesso il Primus al buio, assottigliando le scorte di fiammiferi: l'operazione avrebbe dovuto richiederne uno solo per volta. La bussola non era illuminata e, nei primi giorni di navigazione, accendevamo un fiammifero ogni qualvolta, di notte, volessimo verificare la rotta, ma la necessità di un rigoroso risparmio ci impose ben presto la rinuncia a questo consumo tutt'altro che velleitario. I fiammiferi erano custoditi in una scatola impermeabile; in più avevo messo da parte la lente di un cannocchiale da usarsi sfruttando i raggi del sole, ma la loro rara presenza non ci consentì di ricorrere a questa sofisticata procedura. Una notte il vetro della bussola si ruppe. Lo riparammo con il cerotto della scatola di medicazione. Di quei giorni ricordo ancora il canto di Crean mentre era al timone: era una sua abitudine, ma nessuno riuscì mai a capire le parole delle sue canzoni. Era un canto monotono, simile a quello di un monaco buddista e tuttavia in qualche momento piacevole. Quando poi era ispirato, Crean tentava addirittura di cantare *The Wearing of the Green*.

Durante la decima notte di navigazione, dopo il turno al timone, Worsley non riusciva più a distendere i muscoli, era bloccato. Era in preda ai crampi e dovemmo trascinarlo sotto il ponte e massaggiarlo prima che potesse rilassarsi e infilarsi nel sacco a pelo. L'undicesimo giorno (5 maggio) si abbatté un forte vento di burrasca che, da nord ovest, girò poi a sud ovest nel tardo pomeriggio. Il cielo era totalmente coperto, con occasionali turbini di neve che aggravavano il disagio di un terribile mare di traverso – peggiore, a mio giudizio, di tutti quelli finora affrontati. A mezzanotte ero al timone quando vidi una striscia di cielo chiaro fra sud e sud est. Dissi ai compagni che il cielo andava schiarendosi, per rendermi conto subito dopo che non avevo visto uno strappo fra le nuvole, ma la cresta bianca di un'onda gigantesca. In ventisei anni di esperienza

sull'oceano in tutti i suoi possibili umori, non avevo mai visto un'onda così enorme. Era un violento sommovimento del mare, qualcosa di ben diverso dalle onde incorniciate di bianco che erano state le nostre instancabili nemiche nei giorni passati. Gridai: "Per amor di Dio, tenetevi! Ci è addosso!". Un momento di attesa sembrò prolungarsi per ore. Attorno a noi s'innalzò la schiuma del mare turbolento, mentre sentivamo la barca sollevarsi e buttarsi in avanti come un tappo nel frangente di un'onda. Ci trovavamo nel caos furioso di un mare tormentato, ma in qualche modo la barca ne venne fuori, piena d'acqua fino a metà, immersa fino al limite della sua massima portata e ancora vibrante per il colpo ricevuto. Sgottammo con tutta l'energia che il pericolo di vita infonde agli uomini, usando il primo arnese trovato sottomano per buttare l'acqua fuori bordo e, dopo dieci minuti, sentimmo la barca ritornare viva sotto di noi. Galleggiava ancora, dopo aver barcollato come un ubriaco, quasi fosse stata tramortita dall'attacco del mare. In tutta sincerità ci auguravamo di non dover mai più incontrare un'onda di quel genere.

Le condizioni a bordo, già cattive in precedenza, peggiorarono a seguito dell'inondazione. Tutti gli indumenti erano di nuovo maceri. Il fornello galleggiava qua e là sul fondo della barca e una parte della ultima zuppa aveva impregnato ogni cosa. Non prima delle tre, ormai infreddoliti e quasi ai limiti della resistenza, riuscimmo ad accendere il fornello e a prepararci una bevanda calda. Il carpentiere era di certo sofferente, ma si manteneva fermo e animoso. Vincent dall'ultima settimana non era più parte attiva del gruppo e non riuscivo a spiegarmi le ragioni di questo collasso. Fisicamente era uno dei più robusti, era giovane, aveva lavorato sui motopescherecci del Mare del Nord e avrebbe dovuto affrontare le difficoltà meglio di McCarthy che, sebbene fosse meno prestante, era sempre di buon umore.

Il giorno seguente (6 maggio) il tempo era migliorato e il sole si affacciò per un momento. I rilievi eseguiti da Worsley indicavano che eravamo a non più di cento miglia dall'estremità a nord ovest della Georgia del Sud. Con vento favorevole, entro due giorni potevamo avvistare la nostra terra promessa. Speravo che non ci fossero ritardi perché le riserve d'acqua erano ormai minime. Le bevande calde di notte erano essenziali, ma decisi di ridurre la razione diurna d'acqua a un quarto di litro a testa. I blocchi di ghiaccio che avevamo imbarcato erano finiti da tempo. L'unica

acqua a disposizione era quella portata dall'isola Elephant e la sete era accresciuta dal fatto che ora bevevamo quella salmastra del barile danneggiato alla partenza.

Soffrivamo tutti la sete. Non volevo aumentare la razione nel timore che un vento sfavorevole ci facesse allontanare dall'isola prolungando di giorni il nostro viaggio. La mancanza d'acqua è il peggiore tormento per l'uomo e, nel nostro precedente viaggio in barca, avevamo constatato che i vestiti impregnati di acqua salata e gli spruzzi del mare sul viso acuivano la sete fino a farla diventare un dolore bruciante. Dovevo essere inflessibile nel rifiutare a tutti il permesso, spesso richiesto, di bere la razione destinata al giorno successivo. Continuavamo a compiere il nostro dovere nella speranza di avvistare la terra. Avevo orientato la rotta verso est per essere sicuro di imbatterci nell'isola: non avremmo più potuto riguadagnarla se ne avessimo superato l'estremità nord. Tracciammo la rotta sulla lacera carta nautica per un punto a trenta miglia dalla costa. Quel giorno e quello successivo furono una specie di incubo ossessivo. Avevamo le labbra asciutte e la lingua gonfia. Il vento sempre forte e il mare agitato ci costringevano a una navigazione attenta, ma ogni pensiero sul pericolo delle onde era ormai superato dalla furibonda sensazione della sete. Godevamo di un unico momento sereno quando potevamo bere un boccale di latte caldo durante le lunghe, amare ore della guardia notturna. Ce la passavamo male in quei giorni, ma la conclusione era vicina. La mattina dell'8 maggio giunse scura e tempestosa con turbini di vento da nord ovest. Scrutavamo le acque davanti a noi in cerca di un segno di terra e, sebbene non si vedesse niente di diverso rispetto ai giorni passati, avevamo la lieta sensazione che la meta fosse a portata di mano. Alle dieci passammo accanto a un piccolo grumo di alghe, un gradito segnale. Un'ora più tardi la vista di due cormorani appollaiati su un grosso ammasso di alghe ci confermò che ci trovavamo a una distanza da terra fra le dieci e le quindici miglia. Questi uccelli non si avventurano mai lontano dalla costa: sono una conferma sicura come un faro. Erano le dodici e trenta quando a tutti noi, sempre volti alla ricerca, giunse l'annuncio di McCarthy, che attraverso uno squarcio fra le nuvole aveva gettato lo sguardo sulle nere scogliere della Georgia del Sud, esattamente quattordici giorni dopo la partenza dall'isola Elephant. Fu un momento felice. Tormentati dalla sete, congelati e deboli

come eravamo, riuscivamo ancora a esprimere la nostra gioia. Il lavoro era quasi compiuto.

Puntammo verso la costa alla ricerca di un punto di sbarco e già potevamo vedere i verdi ciuffi d'erba sui pendii che sovrastavano le pareti rocciose battute dalle onde. Davanti a noi e verso sud, frangenti ciechi segnalavano la presenza lungo la costa di scogli non indicati dalle carte. Alcuni, insidiosi, erano vicini alla superficie e su di essi le grandi onde si rompevano in vortici minacciosi che si innalzavano per dieci o forse quindici metri. La costa rocciosa precipitava verticalmente a mare. Il bisogno di acqua e di riposo era prossimo alla disperazione, ma un tentativo di sbarco in quelle circostanze sarebbe stato un suicidio. La notte si avvicinava e le condizioni del tempo erano sfavorevoli. Non potevamo fare altro che manovrare verso il mare alto fino alla mattina seguente, e così ci mantenemmo al largo con le mura a dritta fino a trovare un mare relativamente sicuro. Ci mettemmo alla cappa sull'onda lunga da ovest. Le ore passavano lentamente in attesa dell'aurora che, almeno nelle nostre speranze, doveva dare il via all'ultima tappa del nostro viaggio. La sete era tormentosa e potevamo a malapena toccare cibo; il freddo sembrava trafiggere i nostri corpi indeboliti. Alle cinque il vento girò a nord ovest e rinforzò fino a diventare uno dei più violenti uragani da noi affrontati. Si era alzato un forte mare di traverso e il vento urlava mentre strappava via la cima delle onde trasformando il panorama marino in una nuvola di spruzzi turbinosi. La piccola barca, sempre coraggiosa ma duramente provata, scivolava dal profondo avvallamento fra le onde per poi risalire fino al culmine, sopportando tensioni che rischiavano di frantumarla. Era evidente che il vento e il movimento del mare ci trascinavano verso terra, ma non potevamo intervenire. La luce del giorno ci rivelò un mare tormentato dall'uragano e per tutta la mattina la terra rimase nascosta. Ma alle tredici, attraverso uno strappo fra la nebbia, si affacciarono i giganteschi dirupi dell'isola a indicarci che ci trovavamo in una situazione disperata: avevamo la costa sottovento e potevamo intuirne la vicinanza dal fragore dei frangenti contro le sue ripide pareti. Ordinai di issare la vela maestra con due mani di terzaroli nella speranza di riuscire a fuggire, ma ciò significava aggravare le sollecitazioni imposte alla barca. La *James Caird* beccheggiava violentemente e imbarcava acqua da ogni parte. Il pericolo imminente ci fece dimenticare la sete, mentre sgottavamo in continuazione

ridistribuendo di tanto in tanto i pesi della zavorra. Nei frammentari avvistamenti vedevamo la costa che si avvicinava. Sapevo che l'isola di Annenkov era a sud rispetto a noi, ma la nostra carta nautica, piccola e imprecisa, segnalava la presenza poco definita di scogli nel passaggio fra quest'isola e la terraferma della Georgia del Sud. Non volevo rischiare di immettermi in questo passaggio anche se, come estrema risorsa, avremmo potuto tentare di portarci sottovento all'isola. Per tutto il pomeriggio continuammo ad avvicinarci alla costa accompagnati dal fragore dei marosi. Verso sera, quando ci trovavamo ancora a una certa distanza dall'isola di Annenkov, apparve incerta nel crepuscolo la cima innevata di una montagna che ci sovrastava. Erano scarse le probabilità di superare la notte così esposti alla forze dell'uragano e del mare che ci trascinavano verso la costa sottovento. Credo che, a quel punto, l'imminenza di una catastrofe dominasse il pensiero di molti di noi. Alle diciotto, ormai al buio, la barca era giunta nella schiumosa risacca delle onde respinte dalla costa irta di scogli; in quel momento in cui tutto sembrava volgere al peggio giunse improvviso un miglioramento della situazione. Mi ha spesso stupito il sottile confine che divide il successo e il fallimento, e l'improvviso rivolgimento che porta da un disastro apparentemente sicuro a una probabile salvezza: il vento girò improvvisamente permettendoci di rimanere al largo. Poco dopo la caduta del vento, la caviglia che fissava l'albero maestro alla panca cedette d'un colpo. Certamente era stata sul punto di cedere durante l'uragano. Se così fosse stato, nulla avrebbe potuto salvarci: l'albero si sarebbe spezzato come un fuscello. Precedentemente, gli stralli di poppa avevano ceduto quando si erano coperti di ghiaccio ed erano rimasti allentati. Non potevamo fare altro che ringraziare quella caviglia, rimasta al suo posto durante tutta la tempesta.

10 maggio 1916. Shackleton e il suo equipaggio approdano sulle coste disseminate di ghiaccio della baia di King Haakon, nella Georgia del Sud.

[2] Marchio di fabbrica di un estratto di carne addizionato con prodotti energetici.

Rimanemmo nuovamente al largo, ridotti in uno stato di prostrazione apatica. L'acqua era finita da tempo, ci era rimasto circa mezzo litro di un liquido pieno di peli che filtrammo attraverso un pezzetto di garza della cassetta di medicazione. Gli spasimi della sete erano raddoppiati ed ero deciso a sbarcare il giorno seguente a prezzo di qualsiasi rischio. Nel lento trascorrere della notte, in preda a una profonda stanchezza attendevamo l'alba. Alle prime luci del 10 maggio il vento era praticamente caduto e con mare mosso al traverso avanzammo lentamente verso la costa. Alle otto il vento tornò a soffiare da nord ovest minacciando un'altra bufera. Avevamo avvistato nel frattempo una grossa insenatura che pensavo potesse essere la baia di King Haakon, e decisi di approdarvi. A remi ci dirigemmo verso la baia con un vento rinfrescato alle spalle e ci trovammo presto delle pericolose scogliere su entrambi i lati. Grandi ghiacciai scendevano a mare, senza offrire alcuna possibilità di sbarco. Il mare spumeggiava sugli scogli e rombava nell'urto contro la riva. A mezzogiorno si delineò una schiera frastagliata di scogli simili a denti neri, che sembravano sbarrare l'accesso alla baia. All'interno, un mare relativamente calmo si stendeva per otto o dieci miglia verso est. Un varco interrompeva la schiera di scogli e su quello ci stavamo dirigendo quando il destino ci oppose un nuovo ostacolo, facendo soffiare da est un vento esattamente contrario alla nostra rotta. Potevamo vedere il passaggio ma non riuscivamo a raggiungerlo. Per tutto il pomeriggio cercammo di risalire il vento violento riuscendo con cinque successivi bordi a guadagnare l'ampia bocca della baia. Con il buio in arrivo ci dirigemmo su un'insenatura aperta fra i dirupi della costa sud della baia: qui si era formata una piccola spiaggia di sassi protetta da qualche scoglio. In piedi sulla prua diressi la manovra per passare fra gli ammassi di alghe e superare gli scogli. Il passaggio era così stretto che per entrare nell'insenatura dovevamo ritirare i remi ogni volta che un'onda si sollevava. Ma in un paio di minuti eravamo dentro, e nel buio che si addensava la *James Caird*, sospinta da un'onda, toccò la spiaggia. Saltai a terra con la cima d'ormeggio corta e trattenni la barca contro la risacca; quando la *James Caird* avanzò con l'onda successiva, tre uomini saltarono a terra e tennero la cima d'ormeggio mentre io mi arrampicavo su alcuni scogli con un'altra cima. Rischiai di concludere con uno scivolone la mia partecipazione a questa storia, proprio nel momento del suo felice epilogo. Mi aggrappai a una roccia appuntita, procurandomi una dolorosa

contusione. Comunque fissai la cima e in pochi minuti eravamo tutti sani e salvi sulla spiaggia, con la barca che ondeggiava sull'acqua a pochi passi dalla riva. Come una dolce musica giunse alle nostre orecchie un gorgoglio che ci fece scoprire un ruscello d'acqua fresca; in un attimo eravamo tutti inginocchiati a bere a lunghe sorsate un'acqua pura e fredda come il ghiaccio, che ci infondeva nuova vita. Fu un momento splendido.

Ci affrettammo a scaricare la barca per metterla al sicuro per la notte. Attrezzi e provviste furono trasportati a terra sopra i segni dell'alta marea mentre i sassi e i sacchi di zavorra, ormai a noi ben noti, furono gettati via senza molti riguardi. Ma eravamo troppo deboli per riuscire a tirare in secco l'imbarcazione ormai scarica, dovevamo mangiare e riposare prima di alare a terra la barca. La fissammo con robuste cime a un grosso masso e organizzammo un servizio di guardia per tenerla lontana dagli scogli. Mandai quindi Crean lungo il lato sinistro dell'insenatura dove circa trenta metri più in là avevo notato una piccola grotta. Tornò dicendo che, per il poco che aveva potuto vedere al buio, il posto offriva qualche riparo. Vi portammo i sacchi a pelo e trovammo una semplice incavatura nella parete con un pavimento di ghiaia in forte pendenza verso il mare. Dopo un pasto caldo preparato in quel ricovero, mandai a riposo gli uomini. Erano circa le venti quando mi incaricai del primo turno di sorveglianza alla *James Caird*, ancora ondeggiante sull'acqua in prossimità della riva.

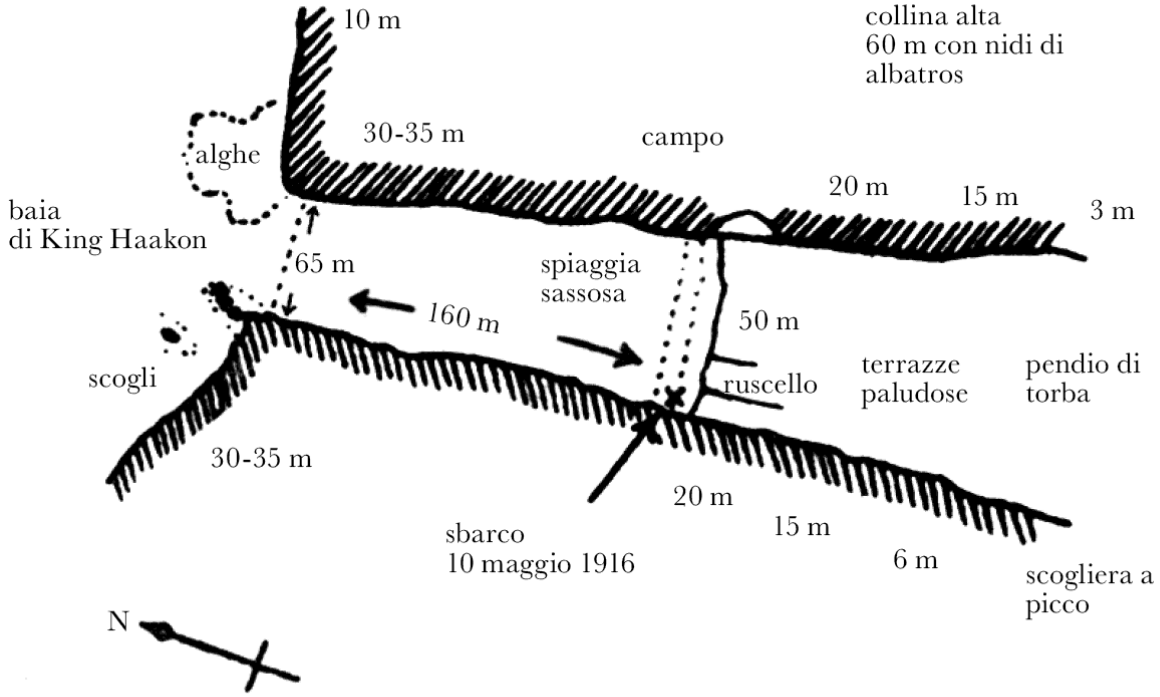
Non era un compito facile difendere al buio la *James Caird* dagli scogli. La barca poteva urtare violentemente se le fosse stato permesso di cavalcare le onde che entravano nell'insenatura. Trovai una roccia piatta per i piedi, ridotti in pessime condizioni dal freddo, dall'umidità e dall'inattività; nelle poche ore di turno faticai molto a tenere la barca lontana dalla riva. Di tanto in tanto ero costretto a entrare in acqua; quando l'onda si ritirava, lasciavo che la barca andasse al largo rallentandola con la corda da alpinista per evitarle un improvviso strappo. La robusta cima d'ormeggio era andata perduta quando avevamo perso l'ancora. Nell'insenatura, la *James Caird* si intravedeva soltanto: le pareti alte e nere rendevano il buio pressoché completo, imponendo a chi era di guardia di sforzare molto la vista. Dopo un certo numero di ore sentivo un irresistibile bisogno di dormire, e all'una chiamai Crean. Lo sentii gemere mentre inciampava sulle rocce ripide scendendo verso la riva. Nel momento in cui mi sostituiva, la *James Caird* scivolò al largo procurandoci momenti di

ansia. Fortunatamente si mise di traverso nell'insenatura e riuscimmo a recuperarla indenne. In quel momento la perdita della barca o la sua distruzione ci avrebbero messo in una situazione disperata, perché il mare era probabilmente l'unica via d'uscita dall'insenatura. Le pareti scoscese e i ghiacciai non offrivano sentieri praticabili diretti all'estremità della baia. Organizzai turni di guardia di un'ora per il resto della notte e quindi riposai fino all'alba prendendo il posto di Crean fra gli uomini che dormivano.

La forza del mare diminuì nelle prime ore del mattino (11 maggio) e all'alba riuscimmo a portare in secco la barca dopo esserci disposti al lavoro con un altro pasto. Eravamo tutti molto deboli. Smontammo l'opera morta e asportammo tutte le parti mobili. Poi attendemmo la "nona grande ondata" di Byron e, quando questa sollevò la *James Caird*, trattenemmo la barca con grande sforzo e la girammo con il fianco verso il mare. Pochi centimetri per volta, la tirammo fino a raggiungere i bordi dei cespugli che segnavano il livello dell'alta marea. Questa, con un'altezza in estate di circa un metro e mezzo, doveva quasi raggiungere i limiti dei cespugli. Accantonate le preoccupazioni più urgenti, eravamo liberi di dare un'occhiata attorno e di pensare ai piani per il futuro. La giornata era limpida e luminosa.

La baia di King Haakon penetra per otto miglia verso est nella costa della Georgia del Sud. Avevamo visto che le rive nord e sud di questa baia erano costituite da ripide catene montuose, ricoperte ai fianchi da giganteschi ghiacciai, emissari della grande distesa ghiacciata dell'interno. Era chiaro che questi dirupi e questi ghiacciai avrebbero sbarrato la strada a qualsiasi tentativo di raggiungere l'interno partendo dall'insenatura. Dovevamo andare a vela verso est sull'altra riva della baia. Quando entrammo nell'insenatura, le nuvole in movimento e la bruma ci avevano concesso di dare solo qualche occhiata ai pendii di neve che avrebbero potuto essere il punto di partenza di una marcia attraverso l'isola. Pochi tratti di un terreno irregolare, coperto da cespugli d'erba pungente e inframmezzato da piccoli laghi, si insinuavano fra i ghiacciai ai piedi delle montagne, profondamente incise da pendii morenici. Cime scoscese e

picchi acuminati si affacciavano da questo palcoscenico nevoso sulle acque scintillanti della baia.

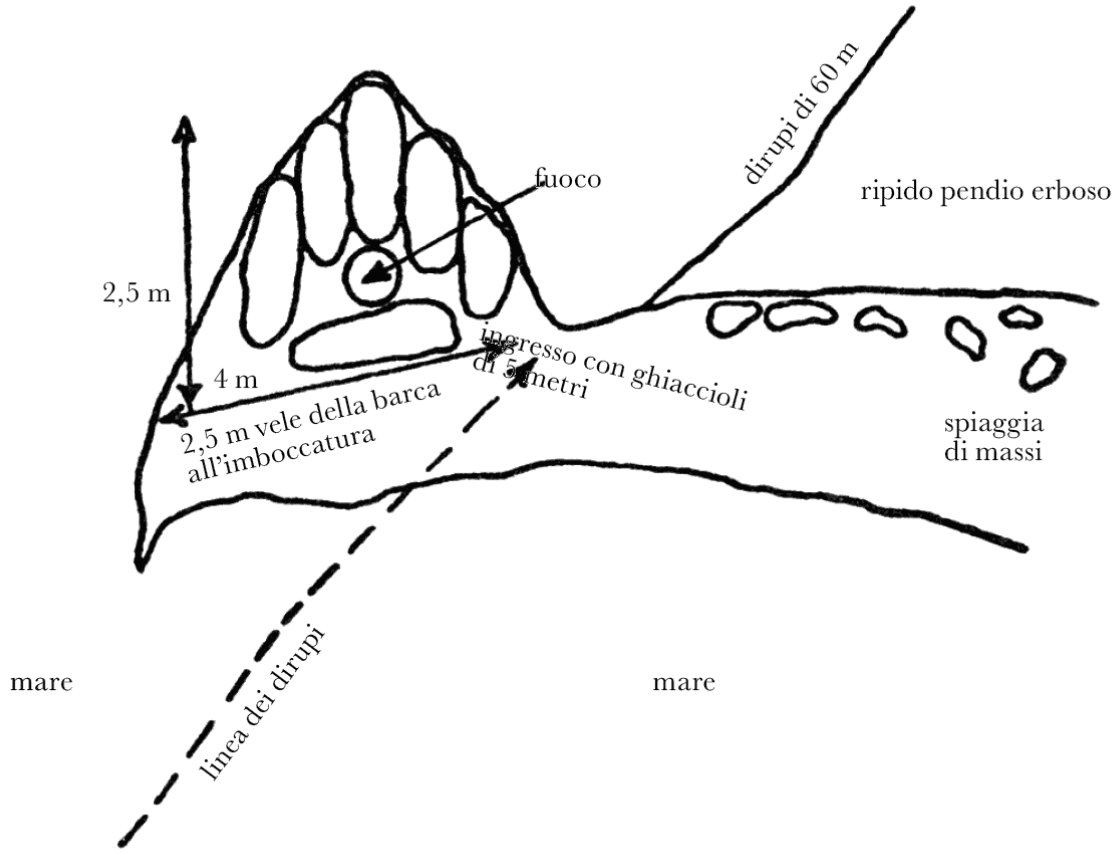


INSENATURA DELLA GROTTA

La nostra insenatura si trovava leggermente all'interno del promontorio meridionale della baia di King Haakon. Una stretta fenditura nei dirupi, alti in quel punto una trentina di metri, dava accesso all'insenatura. Al suo interno i dirupi continuavano sui due lati e si inserivano in un ripido pendio che scendeva verso la spiaggia. Il pendio, coperto dai cespugli, non era continuo ma si attenuava in due modeste terrazze di terreno torboso, punteggiate da pozze gelate e drenate da due piccoli ruscelli.

Sul dirupo sinistro in fondo all'insenatura si apriva la nostra grotta, in cui la ghiaia portata dalle onde aveva formato un pendio piuttosto scosceso: dopo averne portato fuori i sassi e averne coperto il fondo con le foglie semiasciutte dei cespugli, ottenemmo un pavimento quasi orizzontale e relativamente morbido per i nostri sacchi a pelo. L'acqua, scivolando sulla parete del dirupo, aveva formato dei ghiaccioli lunghi fino a cinque metri che pendevano all'imbocco della grotta. Formavano un buon riparo, e quando vi appendemmo le nostre vele sostenendole con i remi l'ambiente,

viste le circostanze, era anche confortevole. Il campo era asciutto e il nostro equipaggiamento sembrava al sicuro. Attorno al punto adibito a focolare sistemammo sacchi a pelo e coperte. La grotta era profonda più o meno due metri e mezzo e larga all'entrata quasi quattro metri.



PIANTA DELLE CUCCETTE NELLA GROTTA

Mentre gli altri provvedevano a disporre l'accampamento, risalii con Crean il pendio dietro la spiaggia, raggiungendola cima del promontorio che sovrastava la baia. Come lieta sorpresa trovammo dei nidi di albatros, con dei piccoli dall'aspetto tanto appetitoso da farci decidere senza incertezze di destinarli a una fine precoce. A questo punto il problema più grave era quello del combustibile per la cucina. Avevamo razioni ancora per dieci giorni, contavamo anche sugli uccelli per nutrirci, ma dovevamo assicurarci la possibilità di cuocere il cibo. Il petrolio che avevamo caricato a bordo era agli sgoccioli e bisognava risparmiarlo per la marcia su terra che ci attendeva. Un elefante marino o una foca avrebbero potuto fornirci cibo e combustibile, ma non se ne vedevano nei dintorni. Quel mattino accendemmo un fuoco con il legno dell'opera morta della barca e, pur con

gli occhi irritati dal fumo denso del legno umido, godemmo del calore della fiamma e della prospettiva di un pasto caldo. Crean, che era il cuoco di turno, inforcò dietro mio consiglio gli occhiali che era riuscito a portare con sé fino a quel momento. Se ne giovò mentre, chinato sulla fiamma, cuoceva uno straordinario stufato di piccoli albatros, che pesavano almeno sette chili ciascuno appena uccisi, e circa tre una volta preparati per la cottura. In sei persone avevamo così uno stufato di quattro uccelli, rimpinguato dall'aggiunta di una razione di estratto di carne. La carne era bianca e succulenta e le ossa, non ancora completamente formate, quasi si scioglievano in bocca. Concludemmo questo memorabile pasto fumando il tabacco che avevamo fatto asciugare sulla brace. Tentammo inutilmente di far asciugare anche gli indumenti fradici d'acqua di mare. Fino al momento in cui non avessimo avuto a disposizione del grasso animale, o legna portata a riva dalle onde, non potevamo accendere il fuoco per scopi diversi da quelli della cottura dei pasti.

Dovevamo comunque affrontare l'ultima tappa del viaggio. Le condizioni di tutti noi, e in particolare di McNeish e di Vincent, ci impedivano di riprendere il mare se non spinti dalle più pressanti necessità. Era improbabile che la barca privata dell'opera morta riuscisse a circumnavigare l'isola. Dalla stazione delle baleniere di Stromness ci separavano ancora centocinquanta miglia di mare. Rimaneva l'alternativa di traversare l'isola; se non ci fossimo riusciti avremmo dovuto procurarci abbastanza cibo e combustibile per superare l'inverno, una prospettiva in realtà impensabile. Sull'isola Elephant ventidue uomini erano in attesa di un aiuto che solo noi potevamo portare; le loro condizioni erano peggiori delle nostre. Dovevamo proseguire. Avremmo fatto passare alcuni giorni per recuperare le forze necessarie a percorrere a remi o a vela le ultime nove miglia che ci separavano dalla riva opposta della baia. Nel frattempo dovevamo prepararci nel migliore dei modi e far asciugare i vestiti sfruttando il calore di ogni frammento di legno acceso per cuocere. Andammo a riposare presto quella sera. Ricordo di aver sognato l'onda gigantesca e di aver svegliato i miei compagni con un grido di allarme quando ai miei occhi semiaddormentati si era presentata la torreggiante parete che fronteggiava l'apertura della grotta.

Poco prima di mezzanotte un'improvvisa bufera da nord est, con pioggia e scrosci di grandine, riempì di ghiaccio l'insenatura colmando

verso le due del 12 maggio il nostro piccolo porto e spingendo il ghiaccio fin sulla spiaggia. Avevamo solida roccia sotto i piedi e potevamo assistere allo spettacolo senza timore. All'alba la pioggia cadeva incessante e la temperatura raggiunse livelli mai riscontrati nei mesi prima. I candelotti di ghiaccio che sovrastavano la grotta si stavano sciogliendo e chi entrava o usciva doveva affrettarsi per non essere colpito dai frammenti che cadevano giù. Uno di otto o dieci chili precipitò mentre facevamo colazione. Nel corso della notte il fuoco aveva aperto una grossa falla nel sacco a pelo di Worsley. La sensazione di bruciore ai piedi lo aveva svegliato, ma i suoi vicini, cui aveva chiesto di dare un'occhiata al sacco, lo avevano rassicurato. Tutti avevamo leggeri segni di congelamento ai piedi, che uniti ai dolori brucianti ci facevano perdere la sensibilità della pelle. Anche Worsley pensò che lo spiacevole senso di calore ai piedi fosse un blando segno di congelamento e si riaddormentò. Al mattino si rese conto che le foglie secche per terra si erano incendiate sulla brace e avevano portato il fuoco fin sotto i suoi piedi, limitandosi fortunatamente a danneggiare solo il sacco a pelo.

Il gruppo trascorse una giornata tranquilla dedicata alla cura degli abiti e degli attrezzi, al controllo delle scorte, al cibo e al riposo. Altri piccoli di albatros trovarono una fine dignitosa nella nostra pentola. I loro nidi si trovavano su una terrazza sul lato destro della spiaggia. Ci eravamo accorti che, durante lo sbarco nella notte del 10 maggio, avevamo perso il timone della barca. La *James Caird* aveva picchiato duramente a poppa mentre noi ci arrampicavamo a terra e probabilmente il timone si era sfilato. Lo cercammo inutilmente sulla spiaggia e sugli scogli alla nostra portata; era una grave perdita, anche se avessimo fatto la traversata della baia con tempo favorevole. Al tramonto il ghiaccio che si frammentava nell'insenatura e si spingeva sulla spiaggia aveva oltrepassato la barriera di sassi oltre la quale si trovava la *James Caird*, al limite dei cespugli. Alcuni pezzi avevano raggiunto il telo appeso all'ingresso della grotta fermandosi a cinquanta centimetri da Vincent, che occupava il posto più basso, a poco più di un metro dal fuoco. Nel pomeriggio Crean e McCarthy avevano arricchito le provviste di carne fresca con altri sei giovani albatros. Quella notte la temperatura raggiunse probabilmente i tre-quattro gradi, cui da tempo non eravamo abituati, rendendo poco gradevole l'affollamento del campo. I nostri reciproci rapporti cambiavano. Con una temperatura a meno

sei non eravamo mai abbastanza stretti gli uni agli altri, ma bastava un aumento di pochi gradi per cancellare l'attrattiva del calore di un compagno al proprio fianco. Nel corso della notte mi raggiunsero solo in sogno le voci minacciose dell'acqua e del ghiaccio.

La mattina di sabato 13 maggio la baia era ancora colma di ghiaccio, ma la marea la liberò nel pomeriggio facendoci assistere a un evento inaspettato. Il timone, con tutto l'immenso Atlantico a disposizione e con le coste di due continenti da scegliere per un riposo, se ne tornò nella nostra insenatura saltellando sulle onde. Con occhi ansiosi lo seguivamo mentre si avvicinava, si allontanava e ancora si avvicinava in balia dei capricci del vento e delle onde. Si accostò lentamente alla spiaggia, dove lo aspettavamo pronti a trascinarlo con i remi, e finalmente riuscimmo a portarlo in salvo. La giornata era limpida e serena, i vestiti cominciavano ad asciugarsi, e noi riprendevamo forza. Il mormorio dei ruscelli che scorrevano sul terreno torboso e fra i sassi suonava come una musica. Portammo le coperte più in alto sulla collina cercando di farle asciugare al vento. Nel pomeriggio cominciammo a preparare la *James Caird* per il viaggio all'interno della baia di King Haakon. A mezzogiorno la nostra posizione risultò a 54° 10' 47" Sud, mentre secondo la carta doveva essere era a 54° 12' Sud; probabilmente il dato di Worsley era il più preciso. Riuscimmo a tenere acceso il fuoco fino al momento di andare a dormire, grazie a un pezzo di pennone avvistato ai piedi di uno scoglio dove era stato trascinato dalle onde. Avevamo potuto recuperarlo calandoci dall'alto:

l’aumento delle riserve di combustibile ci consentì di alimentare più generosamente il fuoco con l’opera morta della *James Caird*.

DINTORNI DELLA BAIA DI KING HAAKON

Nella mattinata di quello stesso giorno, con Worsley mi ero arrampicato sul dorso della collina verso nord est per avere una vista completa della baia e acquisire informazioni utili alla successiva tappa del viaggio. Fu un’impresa stancante ma, dopo una marcia di due miglia e mezzo in due ore, eravamo in grado di guardare a est nella baia. Non si poteva vedere molto del terreno che avremmo dovuto traversare per raggiungere la stazione delle baleniere sull’altro lato dell’isola. Avevamo superato molti ruscelli e diversi laghetti ghiacciati e, percorrendo una spiaggia al bordo della baia, avevamo incontrato diversi rottami fra i quali un pennone di pino lungo cinque metri, probabilmente parte di un albero di gabbia, molti pezzi di legno e un piccolo modello della carena di una nave, chiaramente un giocattolo per bambini. Ci chiedemmo quale sconosciuta e dolorosa tragedia si

nascondesse dietro quel piccolo oggetto. Ci imbattemmo anche in alcuni pinguini *gentoo* e in un giovane elefante marino che Worsley uccise.

Al nostro ritorno alle quindici, stanchi e affamati ma anche fieri per i risultati raggiunti, trovammo ad attenderci uno splendido pranzo a base di stufato di albatros. Da parte nostra, avevamo fatto una sorpresa ai compagni con le buone quantità di grasso e di fegato dell'elefante marino che portavamo con noi nelle giacche. Le difficoltà sulla via del ritorno ci avevano quasi costretto a liberarci del carico, ma resistemmo senza avere riguardi per i vestiti, ormai irrimediabilmente malconci, trovando ampia ricompensa all'arrivo. La lunga baia ci aveva offerto uno spettacolo meraviglioso, anche se i nostri occhi, fin da troppo tempo esposti alla grandiosità dell'ambiente antartico, erano ormai desiderosi di vedersi circondati dalle cose semplici e familiari della vita di tutti i giorni. Le acque blu e verdi della baia erano battute dalla furia del vento di nord ovest. Le montagne, "cime severe che sfidavano le stelle", si affacciavano fra la bruma fiancheggiando grandiosi ghiacciai alimentati dalle ampie distese di ghiaccio e di neve che avevano alle spalle. Contammo dodici di questi ghiacciai dai quali, a intervalli di pochi minuti, si staccavano i seracchi con un rombo prolungato che ne accompagnava la caduta.

Il 14 maggio ci preparammo per la partenza del giorno seguente, ammesso che il bel tempo si fosse mantenuto tale, proponendoci fra l'altro di raccogliere i resti dell'elefante marino ucciso il giorno prima. Ci stavamo riprendendo dalle piaghe formatesi durante la navigazione per lo strofinio della pelle sugli abiti bagnati. Ne avevano sofferto soprattutto le gambe, creandoci non poche difficoltà di movimento nei primi tempi dopo lo sbarco. Facemmo un'ultima visita ai nidi di albatros situati sopra la grotta su una piccola terrazza fra cespugli, chiazze di neve e piccole pozze gelate. I nidi avevano la forma di un monticello alto una trentina di centimetri e formato da erba, radici e terra. Gli albatros depongono un uovo, solo raramente due, che si schiude a gennaio. I piccoli vengono nutriti nel nido dai genitori per circa sette mesi prima di raggiungere l'autonomia. Fino all'età di quattro mesi i pulcini sono una splendida palla di piume lanose e bianche, ma al nostro arrivo la loro livrea era praticamente completa. Non era raro che un genitore stesse di guardia presso il nido. Non ci faceva piacere uccidere questi uccelli, ma la fame non conosceva leggi: erano un

cibo squisito e sostenevano la ripresa delle forze a tal punto da attenuare il rimorso quando ne sacrificavamo uno.

Il 15 maggio fu una grande giornata. Prendemmo la zuppa alle sette e trenta, caricammo la barca e la facemmo scivolare lungo il pendio della spiaggia fin nella risacca. Durante la notte era piovuto abbondantemente e in quel momento soffiava un vento burrascoso da nord ovest con folate di nebbia. La *James Caird* affrontò il mare quasi fosse ansiosa di battersi ancora una volta contro le onde. Superammo la stretta bocca dell'insenatura fra gli scogli minacciosi e i ciuffi di alghe che ci sfioravano sui fianchi, virammo a est risalendo la baia mentre il sole si affacciava fra la nebbia e faceva scintillare l'acqua ondeggiante intorno a noi. In quella splendente mattina la nostra era una squadra in apparenza stravagante, ma ci sentivamo felici. Riuscimmo persino a cantare e, trascurando il nostro aspetto da Robinson Crusoe, un osservatore che si fosse trovato lì per caso avrebbe potuto prenderci per una comitiva veleggiante in gita per un picnic in un fiordo norvegese o in una delle splendide baie della Nuova Zelanda. Il vento soffiava teso mentre un mare lievemente mosso si frangeva sulla costa. I frangenti, abbastanza violenti da mettere a rischio un tentativo di recupero dei resti dell'elefante marino, ci convinsero a continuare la traversata senza metterci nei guai; fra l'altro era probabile che avremmo trovato altri elefanti marini sulle spiagge interne. Questi grossi animali preferiscono le rive più tranquille e protette dalle onde. Si poteva sperare di trovare anche dei pinguini. Le previsioni sugli elefanti marini non andarono deluse: mentre ci avvicinavamo alla riva opposta della baia ci giunsero i muggiti, e poco dopo avvistammo le grandi sagome ingombranti distese su una spiaggia digradante. Costeggiammo sul lato settentrionale un alto promontorio levigato dai ghiacci e alle dodici e trenta arenammo la barca su una bassa spiaggia di sabbia e ghiaia con ciuffi d'erba oltre il segno dell'alta marea. Tutto intorno erano sdraiati centinaia di elefanti marini, che misero a tacere le nostre preoccupazioni per il cibo. Avevamo a disposizione una riserva di carne e di grasso sufficiente a mantenerci in vita per anni. Eravamo sbarcati a circa un miglio e mezzo a ovest dell'angolo a nord est della baia. Subito a est una lingua di ghiaccio copriva la spiaggia ma permetteva il passaggio, salvo che nel corso dell'alta marea o di una violenta mareggiata. Era cominciata una fredda pioggerella che ci convinse a trovare un riparo; spingemmo la *James Caird* sopra il

limite dell'alta marea e la rovesciammo subito sottovento al lato est del promontorio. Il posto era separato dalle falde della montagna da un banco morenico che si alzava fra i sei e i dieci metri sopra il livello del mare. Trasformammo la barca in una confortevole cabina 'alla Peggotty'[3] saldandone a terra i bordi con zolle erbose estirpate con i coltelli. Appoggiammo su alcune pietre uno dei fianchi della barca per disporre di un basso ingresso. McCarthy si dedicò con grande entusiasmo a questo lavoro. Un elefante marino ci assicurò combustibile e carne per una cena che vide la squadra andare a riposo sazia e soddisfatta nel Peggotty Camp.

Come ho detto, il campo si trovava all'estremità orientale della riva nord della baia di King Haakon. La marcia verso le stazioni delle baleniere avrebbe seguito lungo il mare l'estremità della lingua di ghiaccio a est del campo, per risalire un pendio nevoso che sembrava condurre a un passo della grande catena montuosa di Allardyce, che corre da nord ovest a sud est formando la colonna vertebrale della Georgia del Sud. La catena si abbassava aprendo sul fronte della baia un ben definito passo fra est e ovest. Una grande distesa di ghiaccio copriva gran parte dell'interno, riempiendo le valli e mascherando la configurazione del terreno che si rivelava nelle creste rocciose, nei picchi e nei più ridotti rilievi di roccia emergenti dai ghiacci. Guardando il passo da Peggotty Camp sembrava che il terreno a sinistra offrisse un facile passaggio verso la costa opposta dell'isola, ma sapevamo che questa zona (baia Possession) era disabitata. Dovevamo marciare a lungo verso est, ma dal campo era impossibile farsi un'idea su quello che avremmo incontrato nella traversata. Decisi di raggiungere il passo e di scegliere sul posto, in base al paesaggio che ci si fosse presentato, la via da seguire verso est in direzione della baia di Stromness, dove esistevano stazioni per le baleniere nelle baie minori di Leith e di Husvik, nonché nella stessa baia di Stromness. Immediatamente a sud della baia di King Haakon, una catena montuosa con pareti a strapiombo, con cime inaccessibili e ampi ghiacciai, succedeva alla catena principale. Fra questa catena secondaria e il passo che sovrastava il campo, si trovava un grande pendio nevoso in lenta ascesa verso le distese ghiacciate dell'interno, che raggiungeva una cresta rocciosa disposta di traverso a formare un ostacolo apparentemente invalicabile sulla via verso est. La cresta si distaccava ad angolo retto dalla catena montuosa principale ed era

caratterizzata da una sequenza di quattro picchi separati da incisure che, viste a distanza, sembravano offrire qualche possibilità di passaggio.

Martedì 16 maggio il tempo cattivo ci costrinse a stare al riparo della barca per quasi tutta la giornata. Lo spazio era ridotto, ma garantiva piena protezione contro il maltempo. In questa piccola cabina ci sentivamo a nostro agio. I pasti abbondanti a base di carne e di fegato di elefante marino contribuivano al recupero delle forze. McNeish riferì di aver visto dei ratti che si nutrivano di rifiuti, ma la sua osservazione non trovò conferma. Sarebbe stato un fatto interessante trovare dei roditori in queste regioni; comunque non si può escludere che, coinvolti in un naufragio, fossero riusciti a raggiungere la terra riuscendo a sopravvivere alle condizioni ambientali estreme.

Il giorno seguente, mercoledì 17 maggio, soffiava una brezza fresca da sud ovest con turbini di nebbia, pioggia e grandine. Presi Worsley con me in un giro di esplorazione verso est, per rendermi conto del terreno da percorrere all'inizio della traversata dell'isola. Seguimmo il bordo a mare della lingua di ghiaccio e dopo un miglio di marcia su sassi e detriti impastati di neve incrociammo alcune grosse creste di ghiaia e di terreno morenico. Ci rendemmo conto che era possibile raggiungere con una slitta l'angolo nordorientale della baia, ma un turbine di neve non ci consentì di vedere più in là. Dopo un quarto d'ora d'inutile attesa tornammo indietro senza aver acquisito altri dati oltre a quello dell'accessibilità di un buon pendio nevoso che poteva condurre alle distese ghiacciate dell'interno. Worsley aveva calcolato su una carta che, seguendo la linea dell'Est magnetico, la distanza fra il campo e Husvik era di diciassette miglia, ma era chiaro che non avremmo potuto seguire una linea retta. Il carpentiere cominciò a costruire una slitta per la traversata, ma i materiali di cui disponevano erano scarsi e di qualità scadente.

Giovedì 18 maggio caricammo la slitta e la portammo a fatica fino al bordo della lingua di ghiaccio. La slitta era pesante e scomoda: per superare i tratti rocciosi del cammino lungo la spiaggia dovevamo scaricarla e sollevarla. Mi resi conto che tre uomini non sarebbero mai riusciti a trainarla in una marcia fra i nevai, i picchi e i ghiacciai dell'interno. Ne discussi con Worsley e Crean, che erano con me, e conclusi di affrontare il viaggio in leggero assetto di marcia senza portare con noi i sacchi a pelo. Avremmo portato razioni da slitta e gallette sufficienti per tre giorni,

distribuite in tre calze in modo che ciascuno di noi portasse le proprie provviste. Il nostro carico era completato dal fornello Primus riempito di petrolio, dalla pentola piccola, dall'ascia ricurva del carpentiere da usarsi come piccozza e da una corda da alpinista lunga quindici metri. Ce ne saremmo serviti per calarci lungo pareti scoscese o per traversare i crepacci dei ghiacciai. Il Primus, colmo di petrolio, ci avrebbe assicurato sei pasti caldi consistenti in razioni da slitta cotte con le gallette. Ci erano rimaste due scatole di fiammiferi, una piena e l'altra in parte utilizzata. Lasciammo la prima al campo e portammo con noi la seconda che conteneva quarantotto fiammiferi. Ero malmesso in fatto di calzature. Avevo abbandonato i pesanti stivali Burberry sul banco di ghiaccio e ne avevo un paio più leggero in cattive condizioni. Il carpentiere mi venne in aiuto fissando numerose viti prelevate dalla *James Caird* alle suole dei miei scarponi per migliorarne la tenuta sul ghiaccio.

Andammo a riposare presto quella sera, ma il pensiero delle nuove fatiche non mi lasciava prendere sonno. Il tempo buono avrebbe favorito una partenza alle prime ore del mattino. Avremmo lasciato al campo la parte più debole della squadra. Vincent non si era ripreso e non poteva marciare; McNeish era profondamente provato. Entrambi non erano in grado di provvedere a sé stessi e McCarthy doveva rimanere ad assisterli. Avrebbe avuto non poche difficoltà se non fossimo riusciti a raggiungere la stazione delle baleniere. La distanza in linea d'aria da Husvik era di diciassette miglia, ma non avevamo la minima idea su cosa ci aspettasse all'interno dell'isola. Nessuno si era addentrato per più di un miglio dalle coste della Georgia del Sud e i cacciatori di balene con cui avevo parlato consideravano inaccessibile la zona interna. In quella giornata, durante la marcia sulla lingua di ghiaccio, avevamo visto volare tre anatre selvatiche da est verso la testa della baia. Forse il loro volo indicava l'esistenza all'interno di distese erbose e non di neve e di ghiacciai, ma questa era più che altro una debole speranza.

Ci alzammo alle due di venerdì e preparammo la zuppa. La luna piena brillava in un cielo praticamente senza nuvole e i suoi raggi venivano vivacemente riflessi dalle superfici tormentate dei ghiacciai. I grandi rilievi delle montagne si proiettavano audacemente contro il cielo e gettavano lunghe ombre scure sull'acqua della baia. Non avevamo ragione di indugiare e partimmo non appena conclusa la colazione. McNeish ci

accompagnò per circa duecento metri: non poteva fare di più e, dopo un saluto, tornò al campo. Il primo problema era quello di superare il fronte della lingua di ghiaccio che in alcuni punti spingeva verso il mare le sue propaggini simili a dita. Le onde raggiungevano la punta di queste dita, costringendoci a correre dall'una all'altra quando l'onda si ritirava. Raggiungemmo rapidamente il lato est del ghiacciaio e ne constatammo la grande attività. Nelle ultime ventiquattro ore si erano verificati diversi cambiamenti: alcuni giganteschi blocchi di ghiaccio erano precipitati spingendo in avanti una massa di fango e sassi. Il ghiacciaio agiva come un gigantesco pistone che avanzava inesorabilmente verso il mare.

Sulla spiaggia al di là del ghiacciaio trovammo alcuni rottami, resti del naufragio di molte navi sfortunate. Vi erano montanti in legno di teak accuratamente intagliati e probabilmente provenienti da navi antiche, travi cerchiate da ferro quasi completamente corroso dalla ruggine, barili sfondati, e i consueti rifiuti dell'oceano. Attraversando questo cimitero del mare, pur nelle nostre difficoltà e nei nostri timori, non poteva lasciarci indifferenti il pensiero delle tragedie scritte nei frammenti abbandonati di navi perdute. Non ci fermammo e subito cominciammo a salire il pendio nevoso, orientando verso est l'ultimo passo del nostro lungo cammino.

La neve era traditrice. Due giorni prima ci sosteneva senza incertezze nella nostra rapida marcia; ora affondavamo fino alla caviglia avanzando a fatica. Dopo due ore di continua ascesa avevamo raggiunto un'altezza di ottocento metri sul livello del mare. Il tempo si manteneva buono e, mentre le creste si avvicinavano e la costa occidentale dell'isola si allontanava in basso, la vivida luce della luna metteva in evidenza l'aspetto tormentato dell'interno. In tutte le direzioni si alternavano alte cime, dirupi insuperabili, ripidi nevai, ghiacciai che precipitavano inframmezzati a pianori nevosi che coprivano la distesa dell'interno. La nostra marcia puntava al culmine di una cresta verso la quale saliva il pendio che stavamo rimontando. La luna, buona amica in questo percorso, tracciò una lunga ombra davanti a noi, segnalandoci un'interruzione sulla via che stavamo seguendo. Avvertiti in tempo, contornammo una gigantesca voragine che avrebbe inghiottito un esercito. Dalla baia, ormai distante tre miglia, ci giungeva il ripetuto rombo di un grande ghiacciaio che raggiungeva la riva e che, durante la nostra sosta a Peggotty Camp, sembrava in preda a un continuo processo di disgregazione.

Una volta raggiunta la cima del pendio, speravo di poter approfittare di una panoramica del territorio davanti a noi ma, quando la superficie del nevaio si fece pianeggiante, ci avvolse una fitta nebbia che oscurava la luna creando una luce diffusa più traditrice dell'oscurità. Dopo esserci legati in cordata, per assicurarci contro la minaccia dei crepacci o dei precipizi, presi la guida della comitiva sulla neve soffice. Con l'intera corda distesa fra me e il terzo uomo, eravamo in grado di mantenere un percorso quasi rettilineo perché, se avessi deviato a destra o a sinistra camminando nel cieco muraglione di nebbia, l'ultimo della cordata mi avrebbe rimesso nella giusta direzione. Così marciammo nella nebbia per le due ore seguenti, come una nave guidata dai comandi "a dritta", "a sinistra", "alla via".

All'alba la nebbia si diradò e da un'altezza di circa mille metri vedemmo in basso qualcosa che somigliava a un gigantesco lago gelato, con le rive più distanti ancora ostruite dalla nebbia. Ci fermammo a mangiare un pezzo di galletta, discutendo se fosse il caso di scendere e traversare la superficie piatta del lago oppure seguire la cresta che avevamo già raggiunto. Scelsi la prima soluzione, perché il lago si trovava nella direzione che intendevamo seguire. Dopo un'ora di marcia relativamente facile sulla neve cominciammo a incontrare alcune sottili fessure che andarono rapidamente allargandosi fino a formare i tipici crepacci di un ghiacciaio. Alla piena luce del giorno la nebbia, ulteriormente diradata, ci lasciò vedere più chiaramente il lago di cui tuttavia non si distingueva la riva orientale. Solo dopo la completa scomparsa della nebbia ci rendemmo conto che il nostro lago si estendeva fino all'orizzonte e che, sotto di noi, si vedeva il mare aperto davanti alla costa orientale dell'isola. Le leggere onde sulla riva erano segno che il mare non era ghiacciato: la luce falsa ci aveva ingannati. Evidentemente ci eravamo affacciati sulla baia Possession e in quel punto la larghezza trasversale dell'isola a livello della baia di King Haakon non poteva superare le cinque miglia. La nostra carta era sbagliata e non dovevamo fare altro che risalire il ghiacciaio. Erano circa le sette, ma alle nove avevamo recuperato più del terreno perduto. Riguadagnata la cresta appoggiammo a sud est, dal momento che la carta indicava che, dopo la baia Possession, altre due baie incidevano la costa prima di Stromness. Ci confortava il fatto che avremmo avuto in vista il mare a est durante la nostra marcia, pur constatando che non potevamo seguire la linea di costa per la

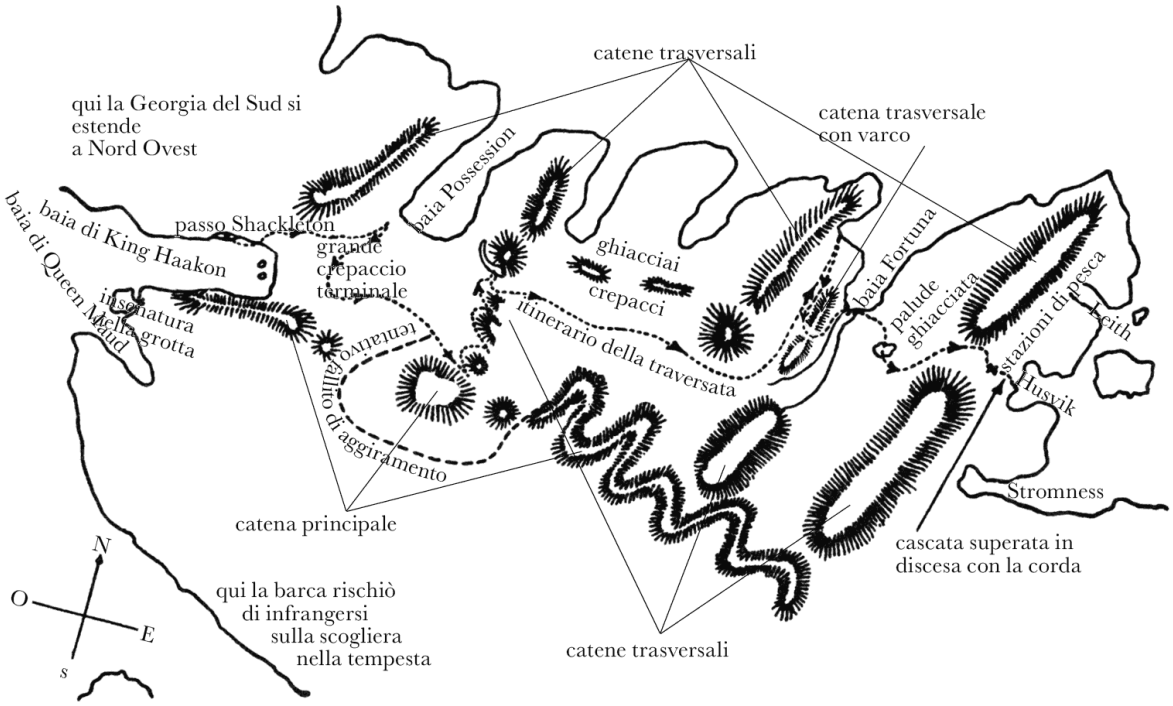
presenza di ripide scogliere e di ghiacciai. La costa est era abitata: vi avremmo trovato case con la luce elettrica, notizie del mondo esterno e, soprattutto, i mezzi per andare a soccorrere i ventidue compagni che avevamo lasciato sull'isola Elephant.

[3] Nel *David Copperfield* di Dickens, Peggotty era un pescatore che viveva in un vecchio barcone tirato in secco sulla spiaggia di Yarmouth.

Capitolo decimo. Attraverso la Georgia del Sud

L’alba prometteva una giornata splendida e i primi raggi del sole, sommati alla fatica di risalire il pendio di neve soffice, ci riscaldarono rapidamente. Davanti a noi si innalzavano le creste e i contrafforti della catena montuosa trasversale che avevamo già intravisto dalla baia. Marciavamo su un pianoro in lieve salita e, nel giro di un’ora, eravamo spiacevolmente accaldati. Anni prima, nel corso di una spedizione, avevo dichiarato che non avrei mai brontolato contro il calore del sole e questo mio parere si era rafforzato durante la recente navigazione in barca. Me ne ricordai mentre mi trovavo esposto a un sole che dardeggiava sul candore accecante della neve. Dopo aver superato una zona crepacciata, ci fermammo per il nostro primo pasto. Con l’ascia scavammo nella neve una buca profonda circa un metro e vi alloggiammo il Primus. In quel momento l’aria era tranquilla, ma poteva sempre sorprenderci una raffica di vento. Consumata rapidamente la zuppa calda, ricominciammo ad arrancare verso una cresta fra due picchi della catena trasversale. Alle undici ne avevamo quasi raggiunto il culmine. Qui il pendio si era fatto molto ripido costringendoci a gradinare e l’ascia si

rivelò uno strumento estremamente utile: con un solo colpo si poteva scavare un buon appoggio per il piede. In pochi passi raggiunsi il dorso affilato della cresta mentre i miei compagni, in attesa di notizie, stringevano la corda che mi assicurava. La mia fu una risposta deludente. Dalla cresta una ripida parete precipitava con un salto di trecento metri nel caos di un ghiacciaio tormentato. Non esisteva un passaggio praticabile; in lontananza verso est si vedeva un grande altopiano nevoso che si innalzava, su una distanza di sette o otto miglia, fino a un'altezza di circa millecinquecento metri. L'altopiano a nord scendeva ripido con ghiacciai che raggiungevano le baie; a sud era sconvolto da gigantesche seraccate che scaricavano la distesa di ghiaccio dell'interno. Avremmo dovuto seguire un passaggio fra i ghiacciai e le seraccate, ma prima dovevamo scendere dalla cresta su cui ci trovavamo.



TRAVERSATA DELLA GEORGIA DEL SUD DISEGNATA A MEMORIA

Gradinando, aggirammo alla base un rilievo dolomitico che ci impediva la vista verso nord. Ci trovammo davanti lo stesso precipizio. Ancora più a nord si intravedeva un pendio di neve che forse avrebbe potuto aprirci l'accesso al pianoro sottostante. Non ci restò che ridiscendere la lunga china che avevamo rimontato in tre ore di marcia. Raggiungemmo il fondo in

un'ora. Cominciavamo a sentire la stanchezza di un'attività a cui non eravamo allenati; da gennaio avevamo camminato poco e i nostri muscoli erano fuori esercizio. Traversando alla base la montagna che ci sovrastava, c'imbattemmo in un enorme crepaccio terminale lungo un miglio e mezzo e profondo trecento metri. Questa voragine, scavata nella neve e nel ghiaccio dal vento che lambiva la montagna, aveva una forma semicircolare e si esauriva in un leggero pendio che percorremmo sotto l'incombente parete di giaccio. Raggiunto così il termine di quella voragine, alle dodici e trenta facemmo una breve sosta per un nuovo pasto. Una mezza pentola di estratto di carne Bovril ci riscaldò e, quando riprendemmo la marcia, la salita con una pendenza di quarantacinque gradi non ci sembrava tanto faticosa come al mattino.

Risalimmo verso la cresta e ne raggiungemmo faticosamente il culmine: qui la neve formava un sottile strato sul ghiaccio costringendoci a gradinare per gli ultimi cinquanta metri. Fronteggiavamo lo stesso precipizio che già avevamo incontrato e la ricerca di una via di discesa sull'altro versante sembrava vana. La neve, allentata dal sole, si era fatta traditrice e ci costringeva a essere prudenti. Alle nostre spalle stava salendo una nebbia che sul fondo delle valli si univa a quella in arrivo da est. Le grigie nuvole che strisciavano verso di noi erano un chiaro incitamento a scendere giù prima che ci raggiungessero.

La cresta era costellata da picchi che impedivano la vista a destra e a sinistra. La situazione non sembrava migliore di quella offerta da altri punti a noi accessibili: avrei dunque dovuto decidere di ritornare sui nostri passi. Il pomeriggio avanzava e la nebbia stava pericolosamente risalendo da ovest. Prima che facesse buio dovevamo assolutamente scendere nella valle vicina. Ci trovavamo a un'altezza di millecinquecento metri, e nella notte la temperatura sarebbe scesa a valori molto bassi. Non avevamo una tenda né i sacchi a pelo, e i vestiti si erano usurati nelle tempeste e nelle pesanti fatiche degli ultimi dieci mesi. Distanti nella valle sotto di noi potevamo vedere molti cespugli d'erba in prossimità della costa; se fossimo riusciti a scendere fin là avremmo potuto scavare una buca nella neve e rivestirne i bordi e il fondo con erba secca per farne un riparo relativamente confortevole. Tornammo indietro e, alle prime ombre della sera, raggiungemmo la cresta in un nuovo punto; dal culmine chiamai i miei compagni in attesa: "Ragazzi, venite su". Mi raggiunsero in un minuto:

sotto di noi, l'altro versante della cresta scendeva con una forte inclinazione fino a un pendio di neve di cui, alla luce smorzata dalla nebbia, non potevamo vedere la fine. Avrebbe potuto concludersi in un profondo precipizio, ma la nebbia che saliva alle nostre spalle non ci permetteva di esitare. All'inizio cominciammo a scendere lentamente tagliando scalini nella neve dura, poi la superficie più morbida ci indicò che la pendenza andava attenuandosi. A questo punto non vi era possibilità di ritorno: ci slegammo e scivolammo verso il basso come eravamo abituati a fare da bambini. Quando ci arrestammo, eravamo discesi almeno di trecento metri in due o tre minuti. Guardandoci alle spalle ci apparvero le grigie dita della nebbia che sporgevano dalla cresta quasi alla ricerca degli intrusi penetrati in questi vergini luoghi selvaggi. Ma ormai eravamo lontani.

A est si stendeva un altopiano nevoso che separava i ghiacciai della costa a nord dalle seraccate che scendevano verso sud. Dall'alto avevamo visto che la via da seguire passava chiaramente fra due grandi crepacci. Questa osservazione e il freddo che aumentava ci fecero rinunciare all'idea di bivaccare. Alle diciotto consumammo un pasto preparato con una certa difficoltà a causa del vento. In una buca scavata nella neve Crean si occupava della cottura, mentre Worsley e io stavamo sopravento distesi sulla neve per riparare con il nostro corpo la fiamma del fornello. Finito il pasto riprendemmo la lunga e lenta ascesa. Ormai in piena notte, per un'ora arrancammo cautamente, attenti ai crepacci. Poi, alle venti, un chiarore apparso dietro le cime dentate diede spazio alla luna piena che sorse tracciando un sentiero argenteo davanti a noi. Su questo avanzammo sicuri con le ombre nere dei crepacci ai due lati. Salivamo diritti sulla neve soffice, fermandoci a riposare di tanto in tanto sui tratti di neve più consistente, che si riconoscevano per lo scintillio su un fondo uniformemente bianco. A mezzanotte eravamo di nuovo a un'altezza di circa milletrecento metri. Continuavamo a seguire la luna che, muovendo verso nord est, guidò la nostra marcia nella stessa direzione. L'amica luna sembrava guidare i nostri passi stanchi, e non avremmo potuto avere una guida migliore: se avessimo dovuto compiere quella marcia in pieno giorno avremmo seguito lo stesso percorso che, in quella notte, la luce bianca aveva tracciato per noi.

A mezzanotte ci stavamo avvicinando al margine di un grande campo di neve, punteggiato da isolate prominenze rocciose che gettavano

lunghe ombre simili a torrenti scuri intagliati sull'ampia distesa bianca. Un'invitante pendenza verso nord est ci attrasse in quella direzione: pensavamo che ci avrebbe condotti alla baia di Stromness. Eravamo discesi per un centinaio di metri quando cominciò a soffiare un vento leggero. Marciavamo da più di venti ore, con brevi soste solo per mangiare qualcosa. Sopra gli alti picchi a sud si distendevano strie di nuvole che preannunciavano vento e neve. Dopo l'una scavammo una fossa accumulandovi intorno della neve soffice e accendemmo il Primus. Il cibo caldo ci diede nuova energia. Worsley e Crean cantarono le loro vecchie canzoni mentre il Primus ronzava piacevolmente. Il nostro cuore rideva anche se le risate non potevano arrivare alle labbra secche e screpolate.

Dopo mezz'ora, di nuovo in piedi, marciavamo verso la costa. Eravamo pressoché sicuri di essere vicini alla baia di Stromness. Ai piedi del pendio si vedeva una massa scura che poteva essere l'isola di Mutton al largo di Husvik. Le aspettative mettevano le ali alla fantasia, che ci faceva affrettatamente individuare diversi punti di riferimento illuminati dall'incerta luce della luna, ormai velata dalle nuvole. Ma le nostre speranze vennero presto deluse. Nuovi crepacci stavano a indicarci che eravamo su un ghiacciaio e in breve ci trovammo quasi ad affacciarci dal bordo di una grande massa di ghiaccio crepacciato che precipitava in mare. Sapevo che a Stromness non esistevano ghiacciai e ne dedussi che ci trovavamo sul ghiacciaio Fortuna. Amaramente delusi, tornammo indietro risalendo faticosamente il ghiacciaio senza seguire le nostre tracce precedenti ma avanzando verso sud est. Eravamo stanchissimi.

Alle cinque eravamo ai piedi degli speroni rocciosi della catena e il vento, che soffiava scendendo dalle montagne, ci faceva rabbrividire. Al riparo del vento sotto una roccia, con i bastoni e l'ascia appoggiati sulla neve improvvisammo un ripiano su cui sedemmo stringendoci gli uni agli altri con le braccia attorno alle spalle. Il vento portava un sottile polverio di neve che ci finiva addosso. Pensavo che saremmo riusciti a mantenerci al caldo e a riposare per una mezz'ora. In mezzo minuto i miei compagni dormivano e mi resi conto che sarebbe stato un disastro se tutti ci fossimo assopiti: in quelle condizioni dal sonno si passa alla morte. Dopo cinque minuti li svegliai dicendo che avevano dormito per mezz'ora e che era ora di rimetterci in movimento. Eravamo talmente irrigiditi che marciammo per i primi due o trecento metri con le ginocchia flesse. Avevamo di fronte una

catena frastagliata di punte nella quale si apriva un varco come un dente rotto, punto debole della catena, che diretta verso sud dalla baia Fortuna si frapponeva alla nostra marcia su Stromness. Un ripido pendio saliva fino al varco attraverso il quale soffiava un vento gelido.

Risalimmo il pendio e alle sei, dominati da un'ansia pari alla nostra stanchezza, raggiungemmo il colmo del varco. Se il pendio a valle si fosse rivelato impraticabile ci saremmo trovati in una situazione pressoché disperata, ma il peggio ormai sembrava passato. Le contorte e ondulate formazioni rocciose del porto di Husvik ci apparvero alle prime luci dell'alba. Ci stringemmo la mano senza una parola. Per noi la marcia era conclusa, anche se ci aspettavano ancora dodici miglia di difficile cammino. Ai nostri piedi un nevaio in lieve pendenza scendeva verso una valle che separava la cresta in cui ci trovavamo dalle colline immediatamente alle spalle di Husvik; mentre ci riempivamo gli occhi con questa visione, Worsley esclamò solennemente: "Capo, è troppo bello per essere vero". Dopo una breve discesa, ci trovammo bloccati alla vista di una distesa d'acqua ottocento metri più in basso. Potevamo distinguere l'increspatura delle piccole onde su una spiaggia nerastra dove i pinguini camminavano impettiti avanti e indietro vicino a degli oggetti scuri simili a foche distese pigramente sulla sabbia. Era ancora un braccio orientale della baia Fortuna che la cresta separava dal braccio che avevamo avvistato nella notte. La china che stavamo traversando finiva a precipizio su questo braccio. Comunque il morale era troppo alto per lasciarsi deprimere e decidemmo con allegria di fermarci per la colazione. Mentre Worsley e Crean scavavano una buca per il fornello, mi arrampicai su una cresta per avere una vista più ampia verso il basso. Alle sei e trenta mi sembrò di udire il fischio di una sirena a vapore. Non osavo esserne certo, ma sapevo che gli uomini della stazione delle baleniere venivano svegliati a quell'ora. Raggiunsi i miei compagni e insieme aspettammo con ansia che si facessero le sette, l'ora della chiamata al lavoro. Esattamente in quel minuto ci giunse un fischio, portato dal vento superando alcune miglia di rocce e di neve. Nessuno di noi aveva mai udito musica più dolce. Era il primo suono di origine umana che ci giungeva da quando avevamo lasciato la baia di Stromness nel dicembre del 1914. Quel fischio ci segnalava la presenza di altri uomini, e di qualche nave pronta a salpare entro poche ore per soccorrere coloro che ci aspettavano sull'isola Elephant sotto la tutela e la

guardia di Wild. Fu un momento che è difficile descrivere. Sofferenze e dolori, giornate di navigazione in barca, marce, fame e fatica appartenevano ormai al limbo delle cose dimenticate. Rimaneva soltanto la soddisfazione per il lavoro compiuto.

Dall'alto, il mio esame del terreno circostante non aveva dato chiare indicazioni e, una volta disceso, ne discussi con Worsley e Crean. La via più ovvia era quella che scendeva lungo il pendio di neve in direzione di Husvik. "Ragazzi", precisai, "questo pendio potrebbe finire in un precipizio ma, se non vogliamo tentare di discenderlo, dovremmo fare una diversione di almeno cinque miglia per raggiungere un terreno praticabile. Cosa decidiamo?". Non ebbero dubbi. "Tentiamo il pendio" fu la loro risposta. Così, abbandonato il Primus ormai vuoto, ripartimmo portando con noi una galletta e una razione a testa. La neve era profonda e faceva zoccolo sotto i piedi ma, pur scendendo a fatica, perdemmo circa duecento metri di quota riuscendo a individuare, giunti a settecento metri sul livello del mare, un percorso praticabile. Qui ci attendeva l'ostacolo di un ripido salto di ghiaccio azzurrino. Worsley e Crean scavarono con l'ascia un solido ripiano dal quale mi assicuravano mentre tagliavo scalini nella parete; giunto alla fine dei quindici metri della corda, scavai nel ghiaccio una nicchia sufficiente per tutti e tre e fui raggiunto dai compagni che scesero seguendo la traccia degli scalini. Avevo ancorato l'estremità della corda all'ascia infissa nel ghiaccio e mi ero incastrato nella nicchia pronto a resistere all'eventuale strappo di una loro caduta. Così riuniti, ripetemmo più volte la stessa operazione riuscendo a scendere nel corso di due ore per altri duecento metri. A metà del tragitto dovemmo deviare verso sinistra perché i frammenti di ghiaccio staccati dall'ascia cadevano nel vuoto al termine del salto. Alla fine, approfittando di alcune rocce emergenti, ne uscimmo fuori con animo sollevato dopo aver constatato che, sulla verticale del punto da cui avevamo cominciato a scendere gradinando, si apriva un precipizio. Una scivolata lungo il pendio, preceduta dall'ascia e dalla pentola, completò la discesa e diede il colpo di grazia ai nostri già consunti pantaloni.

Quando ci rimettemmo in piedi non eravamo a più di trecento metri sopra il livello del mare. La discesa sembrava più agevole. L'acqua scorreva sotto la neve formando delle pozze fra le rocce che sporgevano dalla superficie bianca. Le croste di neve su queste pozze erano trappole per

i nostri piedi ma, scendendo a balzi, raggiungemmo presto alcune chiazze d'erba e, pochi minuti dopo, una spiaggia sabbiosa. La presenza di alcune tracce di animali mi fece ricordare che alcune renne, portate nell'isola dalla Norvegia, erano riuscite ad ambientarsi e vivevano sulle basse terre della costa orientale. Sulle tracce della presenza dell'uomo, ci dirigemmo rapidamente verso un altro crinale erboso. Qui trovammo i primi segni che, come spesso avviene, erano segni di distruzione: una foca uccisa di recente insieme al corpo di altri animali colpiti con armi da fuoco. Seppi poi che gli uomini della stazione di Stromness andavano spesso per mare alla baia Fortuna a caccia di foche.

A mezzogiorno avevamo risalito il pendio sopra l'altra sponda della baia mentre marciavamo verso est-sud est raggiungendo, dopo mezz'ora, un liscio pianoro tagliato da un ultimo crinale, che dovevamo oltrepassare per discendere su Husvik. Precedendo gli altri sul pianoro, sprofondai nell'acqua fino al ginocchio continuando ad affondare sotto la crosta di neve. Mi gettai a terra e dissi ai compagni di fare altrettanto per distribuire il peso su quella superficie traditrice. Dopo esserci immobilizzati per pochi istanti, ci rimettemmo in piedi e avanzammo con tutte le precauzioni del caso per un centinaio di metri, fino al punto in cui il terreno in salita ci segnalò che eravamo usciti dal lago ghiacciato.

Alle tredici e trenta, superato un ultimo crinale, vedemmo un piccolo vapore, una baleniera che entrava nella baia, settecento metri più in basso. Poco dopo, mentre correvamo avanti, ci apparvero gli alberi di un veliero attraccato alla banchina. Piccole figure si muovevano sulle due navi, e infine divennero visibili le costruzioni della stazione di Stromness. Ci fermammo e ci stringemmo la mano, un segno di reciproca congratulazione che ci eravamo scambiati altre quattro volte nel corso della spedizione. La prima quando eravamo giunti all'isola Elephant, la seconda all'approdo nella Georgia del Sud, la terza quando, nel primo giorno della traversata dell'isola, avevamo raggiunto il colmo della cresta al di là della quale si stendeva il pendio nevoso, e la quarta quando le rocce di Husvik ci erano apparse alla vista.

Iniziammo prudentemente la discesa che ci avrebbe condotto al caldo e al riposo, mettendoci ancora una volta alla prova su un terreno ostile. Inutilmente cercammo un percorso relativamente sicuro sul fianco della montagna ricoperto di ghiaccio. L'unica possibilità sembrava offerta

da un canalone scavato dall'acqua che scendeva dall'altipiano. Seguimmo il percorso nell'acqua gelida. Eravamo bagnati fino alla cintola, tremanti dal freddo e mortalmente stanchi. Alle orecchie giungeva sgradito un suono che in altri momenti ci aveva deliziato. Era il rumore di una cascata che avevamo raggiunto all'estremità sbagliata. Dalla sua cima ci rendemmo conto che cadeva per otto, dieci metri fra due pareti di roccia invalicabili. Nelle condizioni in cui eravamo era impensabile ritornare sui nostri passi: la via di discesa passava per la cascata. Fissata con qualche difficoltà la corda a uno spuntone arrotondato dalla corrente, Worsley e io calammo Crean, che era il più pesante dei tre. Scomparve nella cascata e ne uscì boccheggiante al fondo; toccò quindi a me lasciarmi scivolare lungo la corda; Worsley, che era il più leggero e il più agile, chiuse la discesa. Giunti così ai piedi della cascata potevamo reggerci di nuovo su un terreno asciutto. La corda era irrecuperabile. Ritrovammo invece l'ascia che avevamo gettato giù dalla cima della cascata insieme alla pentola e al libro di bordo che avevamo avvolto in una delle nostre giacche. Oltre ai vestiti bagnati, era tutto quello che riportavamo dall'Antartico, nel quale eravamo entrati un anno e mezzo prima con una nave bene attrezzata, un equipaggiamento completo e grandi speranze. Questo era quanto ci rimaneva delle cose tangibili, ma eravamo ricchi di ricordi. Avevamo "sofferto, digiunato e trionfato, strisciato a terra ma anche sfiorato la gloria, ingigantiti dalla grandiosità dell'avventura". Avevamo visto Dio nel suo splendore, avevamo ascoltato la voce della Natura, avevamo compreso a fondo il vero animo dell'uomo.

Tremanti di freddo ma a cuor leggero e felici, ci incamminammo verso la stazione ormai distante non più di un miglio e mezzo. Tutte le difficoltà della marcia erano alle spalle. Tentammo di metterci in ordine per quanto possibile: il pensiero che alla stazione potessero esserci delle donne ci faceva pesare il nostro aspetto selvaggio. Avevamo barbe lunghe e capelli arruffati; non ci lavavamo da tempo e gli indumenti, mai cambiati da quasi un anno, erano sporchi e stracciati. Nessuno avrebbe potuto immaginare tre briganti più spaventosi. Worsley scovò in qualche recesso dei suoi vestiti diverse spille di sicurezza con cui improvvisò qualche riparazione, che metteva ancor più in evidenza l'irreparabilità del suo abbigliamento. Ci affrettammo nel cammino e, ormai nei pressi della stazione, incontrammo due ragazzi di dieci o dodici anni. Chiesi loro dove fosse la casa del

direttore. Non risposero, e dopo un'occhiata, un'occhiata rapida ma attenta, scapparono con tutta la forza che avevano nelle gambe. Raggiungemmo la stazione e attraversammo il refettorio che era ormai buio. Uscendo dall'altro lato, incontrammo un vecchio che, dopo averci squadrato come fossimo stati il diavolo in persona, se ne fuggì senza darci il tempo di porre una domanda. L'accoglienza non era amichevole. Giungemmo infine alla banchina sorvegliata dall'uomo di guardia. Gli chiesi se il signor Sorlle (il direttore) fosse in casa.

"Sì", rispose squadrandoci.

"Vorremmo vederlo", aggiunsi.

"Chi siete?", domandò.

"La nostra nave è naufragata e abbiamo attraversato l'isola", risposi.

"Avete attraversato l'isola?", domandò in tono del tutto incredulo.

L'uomo andò verso la casa del direttore e noi lo seguimmo. Seppi più tardi che aveva detto a Sorlle: "Ci sono fuori tre strani individui che affermano di aver attraversato l'isola e dicono di conoscervi. Li ho lasciati fuori". Dal suo punto di vista era una precauzione più che giustificata.

Sorlle si affacciò alla porta e disse: "Bene?".

"Non mi riconosce?", risposi.

"Riconosco la vostra voce", rispose incerto. "Lei è il primo ufficiale della *Daisy*".

"Mi chiamo Shackleton", dissi.

Immediatamente stese la mano aggiungendo: "Entri, entri".

"Mi dica, quando è finita la guerra?", fu la mia prima domanda.

"La guerra non è finita", rispose. "Stanno morendo a milioni. Il mondo è impazzito".

L'ospitalità di Sorlle fu illimitata. Non avrebbe nemmeno voluto aspettare che ci togliessimo gli stivali gelati prima di farci entrare in casa, dove ci sedemmo in un ambiente caldo e confortevole. Eravamo in condizioni tali che non avremmo potuto sederci in qualunque casa prima di esserci lavati e rivestiti con abiti puliti. Ma la gentilezza del direttore andava oltre il disagio di trovarsi chiuso in una stanza con noi. Ci offrì un caffè e molti dolci, secondo le abitudini norvegesi e poi ci accompagnò al bagno, dove ci spogliammo dei nostri stracci dandoci una bella strigliata.

Sorlle non si limitò a soccorrere personalmente tre viandanti che avevano bussato alla sua porta. Mentre ci stavamo lavando, diede ordine di preparare immediatamente una baleniera affinché salpasse nella notte per recuperare i tre uomini che si trovavano dall'altro lato dell'isola. I balenieri conoscevano la baia di King Haakon, anche se non vi avevano mai lavorato. Presto ci ritrovammo nuovi, vestiti con abiti buoni prelevati dai magazzini della stazione, e ripuliti da un barbiere. In una o due ore eravamo tornati uomini civili. A questo punto godemmo di un pasto splendido, mentre Sorlle ci illustrava le iniziative già prese e discuteva con me dei possibili piani per il salvataggio dei numerosi compagni rimasti sull'isola Elephant.

Diedi a Worsley l'incarico di unirsi all'equipaggio della baleniera di soccorso per guidarla al punto esatto in cui erano rimasti il carpentiere e i suoi compagni; nel frattempo avviai la preparazione dell'intervento di soccorso all'isola Elephant. La baleniera diretta alla baia di King Haakon sarebbe stata di ritorno lunedì mattina e avrebbe fatto sosta a Grytviken, il porto da cui eravamo salpati nel dicembre del 1914. Qui l'equipaggio avrebbe informato il magistrato residente sulla fine dell'*Endurance*. Forse a Grytviken era arrivata della posta per noi. Worsley s'imbarcò sulla baleniera quella sera stessa e si concesse un po' di riposo. Il giorno seguente la baleniera entrò nella baia di King Haakon e mandò a terra una scialuppa a Peggotty Camp. I tre compagni erano felici per il buon esito della traversata che metteva fine alla loro attesa sotto il riparo della *James Caird*, ma non riconobbero Worsley che, partito in tutto simile a uno sporco straccione, tornava ora impeccabilmente sbarbato ed elegante: lo scambiarono per uno dei balenieri. Quando uno dei tre chiese perché nessun compagno della spedizione fosse tornato con i soccorritori, Worsley domandò: "Cosa volete dire?". "Ci aspettavamo che il capo o uno degli altri sarebbe ritornato", fu la loro risposta. Quando Worsley disse: "Ma cosa vi prende?", si resero conto che stavano parlando con chi era stato loro compagno per più di un anno e mezzo. In pochi minuti i balenieri imbarcarono i resti dell'equipaggiamento e rimorchiarono la *James Caird* issandola poi sul ponte. Lunedì, all'imbrunire, rientrarono nella baia di Stromness, dove tutti gli uomini della stazione si erano raccolti sulla riva per accogliere la squadra recuperata e per esaminare con interesse professionale la barca con cui avevamo navigato per ottocento miglia sull'oceano tempestoso che conoscevano bene.

Quando ripenso a quei giorni non dubito che la Provvidenza ci abbia guidato non solo su quei campi di neve, ma anche attraverso il mare bianco in tempesta che separa l'isola Elephant dalla Georgia del Sud. Ricordo che nella lunga e tormentosa marcia di trentasei ore fra le montagne e i ghiacciai senza nome della Georgia del Sud mi sembrava spesso che fossimo in quattro anziché in tre. Non ne avevo parlato con i miei compagni, ma qualche giorno dopo Worsley mi disse: "Capo, durante la nostra marcia avevo la strana sensazione che ci fosse un'altra persona con noi". Crean mi confessò la stessa impressione. Si può percepire "la miseria delle parole umane, l'inadeguatezza del racconto dei mortali" nel tentativo di descrivere eventi intangibili, ma il racconto di questa nostra marcia sarebbe stato incompleto se non avesse fatto cenno a una sensazione tanto vicina al nostro animo.

Capitolo undicesimo. Il salvataggio

La prima notte passata alla stazione delle baleniere fu davvero splendida. Nella casa di Sorlle, la bella camera con luce elettrica e due letti morbidi e caldi destinata a Crean e a me era talmente confortevole che non riuscimmo a dormire. Dopo che, sul tardi, un cameriere ci aveva portato tè, pane e burro rimanemmo stesi sul letto crogiolandoci in quel lusso. Fuori una pesante tempesta di neve, iniziata due ore dopo il nostro arrivo e durata fino al giorno seguente, turbinava e sferzava le falde delle montagne. Ringraziavamo il cielo di aver trovato un ricovero sicuro, perché sarebbe stato tragico per noi trascorrere quella notte lì fuori. Al mattino, quando ci alzammo, il paesaggio era sepolto sotto la neve.

Dopo colazione, Sorlle ci accompagnò a Husvik con una lancia a motore. Ascoltavamo attenti il suo racconto sulla guerra e su tutti i fatti avvenuti nel lungo periodo della nostra segregazione dal mondo. Eravamo come uomini resuscitati dalla morte e tornati in un mondo impazzito. Potevamo comprendere solo gradualmente i resoconti delle nazioni in armi, del coraggio sprezzante della morte, del macello impensabile di un conflitto

mondiale che era cresciuto oltre qualsiasi misura, e ci angosciava l'immagine dei rossi campi di battaglia che contrastava con la rigida, immacolata freddezza che ci eravamo lasciati alle spalle. Il lettore non può rendersi conto della difficoltà che provavamo nel visualizzare una guerra spaventosa che durava da quasi due anni. Le armate immobilizzate nelle trincee, l'affondamento del *Lusitania,* l'assassinio dell'infermiera Carvell, l'uso dei gas asfissianti e dei lanciafiamme, la campagna di Gallipoli e le centinaia di altri tragici episodi di guerra, ci lasciarono quasi tramortiti prima di consentirci una riflessione sul corso degli eventi e sui suoi possibili sviluppi. La nostra era un'esperienza unica. Nessun altro uomo del mondo civile avrebbe potuto essere così profondamente all'oscuro di tutti questi avvenimenti quanto lo eravamo noi all'arrivo a Stromness.

Da Sorlle ebbi i primi accenni sulle disavventure dell'*Aurora* nel mare di Ross. Le scarne informazioni che aveva ricevuto dicevano che l'*Aurora* aveva rotto gli ormeggi dai quartieri d'inverno nel canale di McMurdo, raggiungendo la Nuova Zelanda dopo una lunga peregrinazione. Solo qualche tempo dopo, alle isole Falkland, mi fu possibile avere qualche dettaglio su questi avvenimenti. Ma le indiscrezioni giunte alla Georgia del Sud mi convinsero dell'importanza di recuperare al più presto la squadra del mare di Weddell, per poter esser libero di fare tutto quanto fosse stato necessario per gli uomini nel mare di Ross.

Giunti a Husvik la domenica mattina, fummo calorosamente salutati dal magistrato, il signor Bernsten – che conoscevo da tempo –, e dagli altri componenti di quella piccola comunità. Nel porto era ormeggiata una delle più grandi baleniere, la *Southern Sky*, di proprietà di una compagnia inglese, in quel momento in disarmo per il periodo invernale. Non c'era modo di mettermi in contatto con i proprietari se non a prezzo di catastrofici ritardi e, sotto la mia responsabilità, Bernsten sistemò le cose in modo da permettermi di andare all'isola Elephant con quella nave, firmando un'assicurazione con i Lloyd's. Casualmente il capitano Thom, vecchio amico e sostenitore della spedizione, si trovava a Husvik con la sua nave, la *Orwell*, che doveva caricare olio di balena per le fabbriche britanniche di munizioni: si offrì subito per accompagnarmi, mettendosi a disposizione per qualsiasi necessità. Gli diedi il comando della *Southern Sky*. Non fu difficile formare l'equipaggio: i balenieri volevano partecipare al salvataggio dei compagni in pericolo. Cominciarono a lavorare la domenica stessa per

preparare e stivare la nave; parte dei motori era a terra ma la buona volontà di quegli uomini rese facile il compito. Nei magazzini della stazione comprai provviste, equipaggiamento e quanto ritenevo utile a rianimare gli uomini che speravamo di trarre in salvo; martedì mattina la *Southern Sky* era pronta alla partenza. Devo ringraziare, e lo faccio con sincero piacere, i balenieri norvegesi della Georgia del Sud per l'aiuto amichevole che ci diedero in quel difficile momento. Fra tutti i ricordi delle premure ricevute in tanti paesi sui mari più diversi, quello dell'ospitalità e dell'aiuto che trovai nella Georgia del Sud si trova al primo posto. Esiste una vera fratellanza fra i marinai. Per gli uomini che affrontano il mare sulle loro navi, lavorando e soffrendo nella continua battaglia contro i capricci del vento e dell'oceano, gli altri marinai sono fratelli di cui condividono sofferenze e pericoli.

Martedì mattina la *Southern Sky* era pronta, e alle nove uscì dalla baia salutata dalle sirene della stazione. La sera precedente ci eravamo riuniti a bordo della nave del capitano Thom con diversi comandanti delle baleniere, che stavano avviando i propri figli alla loro stessa professione. Erano 'vecchi lupi di mare' con il volto segnato da mezzo secolo di tempeste, ma furono rapiti dal racconto del nostro viaggio dall'isola Elephant più di quanto non lo fossero stati i giovani. Si congratularono con noi per la straordinaria navigazione compiuta in barca. Non è giusto immiserire questo successo mascherando il nostro orgoglio sotto i panni dell'umiltà. Con l'aiuto della Provvidenza avevamo superato grandi pericoli e difficoltà severe ed era un piacere parlarne con uomini che conoscevano per esperienza gli arcigni e infidi mari del Sud.

McCarthy, McNeish e Vincent, scesi a terra lunedì pomeriggio, già cominciavano a mostrare segni di ripresa, confortati dagli ambienti riscaldati e dal cibo abbondante. Il carpentiere era assai smagrito; evidentemente indossava diversi strati di vestiti quando era sceso a terra e solo dopo averlo visto lavato e rivestito mi resi conto di quanto fosse deperito. Aveva superato i cinquant'anni e le fatiche avevano inciso su di lui più che sul resto di tutti noi. Per lui il salvataggio era arrivato appena in tempo.

La prima parte della navigazione della *Southern Sky* verso l'isola Elephant si svolse senza difficoltà. Martedì 23 maggio, a mezzogiorno, avevamo fatto buoni progressi andando a vapore verso sud ovest alla

velocità di dieci nodi, ma una notevole riduzione della temperatura cominciò a farmi temere un incontro con i ghiacci. La terza notte di viaggio la calma cominciò a diffondersi sul mare: sull'acqua un sottile strato di ghiaccio andava via via ispessendosi e faceva scendere la nostra velocità a circa cinque nodi. Poi, in mezzo al ghiaccio recente, cominciarono ad apparire banchi di vecchia formazione. Era impensabile affrontare il pack con quella nave: la *Southern Sky* era una baleniera a vapore e la sua struttura d'acciaio, più che robusta per resistere alle onde del mare, non avrebbe retto agli urti ripetuti contro i blocchi di ghiaccio. Così feci virare verso nord, e all'alba di venerdì ci allontanammo da quel mare costellato dai dischi di ghiaccio del *pancake ice*.[1] Piegammo verso ovest in attesa di condizioni più favorevoli. Il 28 in una mattina scura, nuvolosa e senza vento, volgemmo nuovamente a sud, ma alle quindici apparve all'orizzonte la chiara linea del pack. Ci trovavamo a circa settanta miglia dall'isola Elephant, ma con quella nave non era possibile attraversare lo sbarramento. Virammo nuovamente a nord ovest e, il giorno successivo, tentammo di avvicinarci all'isola direttamente da nord: anche qui il pack formava una barriera impenetrabile.

A quel punto era triste riconoscere il fallimento ma i fatti parlavano chiaro. Di fronte al pack, anche se di spessore modesto, la *Southern Sky* era inerme; la stagione era inoltrata e si poteva temere che il ghiaccio non si sarebbe aperto per molti mesi benché, a mio parere, in quel quadrante esposto ai forti venti e alle correnti il pack non avrebbe dovuto farsi compatto nemmeno in inverno. La *Southern Sky* aveva carbone solo per dieci giorni e noi eravamo in mare già da sei. A cinquecento miglia dalle Falkland e a seicento dalla Georgia del Sud, fui costretto a concludere che non potevamo attendere un'apertura del pack, ma che dovevamo fare rotta sulle Falkland per trovare una nave più adatta, che fosse lì o che dovessimo farla venire dall'Inghilterra, e tentare nuovamente di raggiungere l'isola Elephant da quella base.

Con tempo pessimo raggiungemmo Port Stanley nel primo pomeriggio del 31 maggio e riuscimmo a metterci in contatto, via cavo, con il mondo esterno. Il capitano del porto ci venne incontro e, una volta gettata l'ancora, mi recai dal governatore, il signor Douglas Young, che ci offrì immediata assistenza. Telefonò al signor Harding, direttore della stazione delle isole Falkland ma, con mia profonda delusione, seppi che in quelle

isole non si trovava nessuna nave adatta alle mie richieste. Nella stessa sera inviai un messaggio a Sua Maestà il re con un primo resoconto sulla perdita dell'*Endurance* e sulle successive traversie della spedizione. Il giorno seguente ricevetti questa risposta:

"Mi rallegra sapervi fuori pericolo alle isole Falkland e ho fiducia che i vostri compagni all'isola Elephant saranno presto salvati. George R.I.".

I membri dell'equipaggio rimasti sull'isola Elephant.

[1] Vedi Appendice I, "Nomenclatura dei ghiacci marini".

Non descriverò nei dettagli quanto avvenne dopo il nostro arrivo alle isole Falkland. Pensavo solo a salvare la squadra dell'isola Elephant nel più breve tempo possibile. L'inverno era alle porte. Dall'Inghilterra giunse la proposta di inviare una nave soccorso che, tuttavia, avrebbe raggiunto i mari del Sud solo dopo molte settimane. Nel frattempo entrai in contatto via radio e via cavo con i governi del Sud America, chiedendo di mettere a mia disposizione una nave per l'operazione di salvataggio. Avevo bisogno di una nave di legno, capace di avanzare nel pack disperso a una buona velocità e con un adeguato carico di carbone. Da ogni parte del mondo mi giunsero messaggi di congratulazioni e volenterose offerte di collaborazione; la generosità di tanti amici sparsi nel mondo mi confortò in quei momenti di ansia e di tensione.

L'ammiragliato britannico mi informò dell'assenza in Inghilterra di una nave con le caratteristiche da me richieste, aggiungendo che i loro aiuti non potevano giungermi prima di ottobre. Risposi che quella era una data troppo lontana. Poi l'ambasciatore britannico a Montevideo mi telegrafò dandomi notizie su un motopeschereccio, l'*Instituto de Pesca No. 1*, di proprietà del governo uruguaiano. Si trattava di un vascello piccolo ma solido che il governo uruguaiano aveva offerto di equipaggiare con carbone, approvvigionamenti e indumenti, affinché mi fosse inviato alle Falkland. Accettai con gioia l'offerta; il motopeschereccio giunse a Port Stanley il 10 giugno e partimmo immediatamente per l'isola Elephant.

Il tempo era cattivo ma il motopeschereccio, che procedeva alla velocità di sei nodi, ci portò in vista dei monti dell'isola Elephant nell'alba luminosa del terzo giorno. Eravamo pieni di speranza, ma il nostro nemico, il pack, era in attesa e ormai giunti a venti minuti di navigazione dall'isola ci trovammo la via chiusa da un barriera impenetrabile di ghiaccio. Il pack, in forma di mezzaluna, spingeva verso nord una punta che si trovava a ovest della nostra posizione. Facendo rotta a nord est, raggiungemmo l'altra punta della mezzaluna per renderci conto che il pack, spesso e compatto, si estendeva a est. Il tentativo di penetrare nello spessore del ghiaccio fallì immediatamente: il motopeschereccio, subito bloccato, cominciò a macinare i piccoli e spessi frammenti che aveva attorno, costringendoci ad arretrare con molte precauzioni. L'elica, che girava lentamente, non era danneggiata ma rischiava in ogni momento di perdere le pale. Avevamo l'isola alla nostra dritta ma non c'era modo di avvicinarla. A questo punto, il

macchinista uruguaiano mi informò che il carbone rimasto era sufficiente per tre giorni. Non potevo fare altro che ordinare di ritirarci. Una cortina di nebbia, che mascherava le basse pendici dell'isola, aveva impedito agli uomini che vi erano accampati di avvistare la nave. Facemmo rotta a nord con il motore che scuoteva malamente e dopo aver superato un nuova tempesta arrivammo a Port Stanley con il carbonile quasi vuoto e il motore sull'orlo della rottura. Nel porto si trovava la nave della Marina militare britannica H.M.S. *Glasgow* e i suoi marinai ci lanciarono un caloroso benvenuto.

Il governo uruguaiano propose di inviare il motopeschereccio a Punta Arenas e di farlo preparare in bacino di carenaggio per un secondo tentativo. Al nostro insuccesso avevano contribuito le scarse riserve di carbone che non ci consentivano un buon margine d'attesa fuori dal pack. Il consumo di carbone, stimato in sei tonnellate al giorno a una velocità di dieci nodi, era aumentato a dieci tonnellate al giorno a una velocità di sei nodi, perché la nave non era stata in bacino di carenaggio per più di un anno. Ma il tempo era prezioso e i preparativi sarebbero durati troppo a lungo. Ringraziai il governo per l'offerta generosa. Ancora oggi ricordo con gratitudine la gentilezza degli uruguaiani e la collaborazione del tenente Ryan, ufficiale della riserva navale che condusse il motopeschereccio alle Falkland e mi accompagnò nel tentativo di soccorso verso sud. L'*Instituto de Pesca* tornò a Montevideo e ripresi la ricerca di un'altra nave.

Una nave postale britannica, la *Orita*, giunta provvidenzialmente in quei giorni a Port Stanley, mi portò a Punta Arenas sullo stretto di Magellano insieme a Worsley e a Crean. Ricevemmo un'accoglienza calorosa. I soci della British Association of Magallanes presero a cuore i nostri problemi. Il signor Allan McDonald fu infaticabile nel collaborare alle operazioni di salvataggio dei ventidue compagni dell'isola Elephant. Fu soprattutto grazie al suo impegno se in tre giorni venne raccolta fra i soci una somma di millecinquecento sterline e venne affittato ed equipaggiato per noi uno schooner, la *Emma*. La *Emma* era una robusta goletta di quarant'anni, in legno di quercia, atta a tenere il mare e dotata di un motore ausiliario diesel.

I dieci uomini di otto diverse nazionalità che componevano l'equipaggio erano individui affidabili e perfettamente informati dei compiti che li attendevano. Il governo cileno mise a disposizione un piccolo vapore

che ci avrebbe rimorchiato per una parte del viaggio, lo *Yelcho*: era d'acciaio e quindi inadatto a navigare fra i ghiacci. Il 12 luglio lanciammo allo *Yelcho* la nostra gomena di rimorchio e affrontammo il viaggio. Le cattive condizioni del giorno successivo ci costrinsero a gettare l'ancora, ma non potevamo perdere altro tempo e, malgrado fossimo ormai in preda a un vento di burrasca, salpammo nel primo mattino del 14. La tensione sulla gomena di rimorchio era eccessiva e la gomena si strappò con il rumore di un colpo di fucile. Il giorno dopo la burrasca continuava a imperversare; il libro di bordo dell'*Emma* tenuto da Worsley in qualità di ufficiale di rotta riporta: "Ore nove, vento di burrasca in crescita; mare molto agitato e increspato. Ore dieci, gomena di rimorchio strappata. Tempo invariato. Ore tredici, gomena di nuovo strappata. Alzata la vela di trinchetto e la trinchettina e virato a sud-sud est. Ore quindici, lo *Yelcho* ci ha avvertito che aveva le sentine piene d'acqua (come lo erano i nostri ponti) e che le scorte di carbone erano ridotte. Sir Ernest non si è opposto al loro ritorno. A questo punto lo *Yelcho* ha diretto sulla baia di San Sebastián". Dopo tre giorni di tempo costantemente brutto eravamo nuovamente soli nel tentativo di salvare i ventidue uomini dell'isola Elephant, per i quali provavo i più sinistri timori.

Venerdì 21 luglio eravamo a cento miglia dall'isola e nella mezza luce dell'alba ci imbattemmo nel ghiaccio, che cercammo di affrontare dopo aver atteso il pieno giorno. La nostra piccola nave ballava sulle grandi onde e nel giro di dieci minuti urtò contro un banco di ghiaccio, rompendo la briglia del bompresso. Poi la bocca di presa dell'acqua per il motore venne ostruita dal ghiaccio. La goletta ballava come un tappo di sughero sulle onde, e dopo pochi urti mi resi conto che era più leggera dei blocchi di ghiaccio che la circondavano; in quelle condizioni era impossibile avanzare. Feci uscire la goletta dal pack e diressi a est. Nella notte superammo una striscia di pack, ma fummo costretti a virare a nord est, dato che il ghiaccio sembrava estendersi in quella direzione. Ci mettemmo alla cappa per la notte, che ormai durava sedici ore. L'inverno era avanzato e le condizioni del tempo erano pessime. Da sud il ghiaccio muoveva rapidamente verso nord. Il motore era rotto ed eravamo affidati alle sole vele. Il giorno successivo riuscimmo a procedere di poco verso sud, ma a mezzogiorno eravamo a centootto miglia dall'isola. Quella notte, nella tempesta, ci mettemmo alla cappa fuori dal pack e al mattino trovammo la nostra nave

completamente coperta di ghiaccio. Le cime avvolte dagli spruzzi gelati erano spesse come il braccio di un uomo e, se un vento ulteriormente rinforzato ci avesse costretto a ridurre le vele, non avremmo potuto fare altro che tagliarle. Alcuni membri dell'equipaggio raccogliticcio erano fuori gioco per il freddo e il violento beccheggio. La goletta era poco più lunga di venti metri e rispondeva al movimento del mare in tempesta con reazioni che avrebbero messo in difficoltà i marinai più esperti.

Ad ogni occasione propizia cercavo la via verso sud, ma il ghiaccio sbarrava sempre la strada. Il motorista, un americano, armeggiava con il motore ma non riusciva a rimetterlo in moto e i persistenti venti del Sud soffiavano direttamente in prua. Era duro dover tornare indietro per la terza volta, ma quelle condizioni, oltre a impedirci di raggiungere l'isola, ci imponevano soprattutto di portare via la nave dalle minacce del ghiaccio massiccio. Così prendemmo una rotta verso nord, e dopo una navigazione burrascosa raggiungemmo ancora una volta Port Stanley. Qualunque cosa sostenessero gli esperti dai loro comodi uffici cittadini, questo terzo fallimento non mi fece abbandonare la convinzione che il ghiaccio non poteva rimanere chiuso intorno all'isola Elephant per tutto l'inverno.

L'8 agosto giungemmo a Port Stanley, accolti dalla notizia che la *Discovery* sarebbe partita immediatamente dall'Inghilterra e che sarebbe arrivata alle Falkland verso metà settembre. Il governatore, mio buon amico, mi disse di rimanere a Port Stanley e di starmene tranquillo per qualche settimana. La strada del porto era lunga circa un miglio e mezzo, iniziava con una macelleria e finiva con un cimitero: la distrazione principale è la passeggiata dalla macelleria al cimitero; per cambiare si può andare dal cimitero alla macelleria. Ellaline Terriss è nata a Port Stanley, un fatto che nessuno dei residenti ha mai dimenticato ma, dopo la sua nascita, non vi ha mai vissuto a lungo. Non potevo rassegnarmi al pensiero di aspettare sei o sette settimane mentre, a seicento miglia di distanza, i miei compagni si trovavano in una situazione disperata. Chiesi al governo cileno di mandare lo *Yelcho*, il vapore che ci aveva già rimorchiato, per riportare a Punta Arenas la goletta; come tutte le mie richieste precedenti, anche questa venne immediatamente soddisfatta. Sfuggendo non di molto a un disastro nel pieno di una tempesta di nord ovest, raggiungemmo Punta Arenas il 14 agosto.

Non c'era modo di trovare una nave adatta. Di fronte a qualche avvisaglia di miglioramento del tempo, pregai il governo cileno di concedermi ancora una volta lo *Yelcho* per un ultimo tentativo. Era un piccolo vapore d'acciaio, non poteva navigare nel pack e mi impegnai a non toccare il ghiaccio in quel viaggio. Così il governo mi concesse quest'ultima opportunità e il 25 agosto partimmo per il sud. In questa occasione la Provvidenza fu benigna. Il piccolo vapore navigò rapidamente approfittando di un tempo abbastanza favorevole, e in prossimità dell'isola Elephant ci rendemmo conto che il pack si era aperto. La bufera da sud aveva temporaneamente spinto a nord i ghiacci, offrendo allo *Yelcho* la possibilità di avvicinarsi all'isola. In una fitta nebbia, alle dieci del 30 agosto superammo alcuni iceberg arenati per giungere in vista di una scogliera su cui si infrangevano le onde, segno evidente che eravamo al largo dell'isola. Fu un momento difficile perché dovevamo ancora individuare il campo, mentre il pack poteva non concederci tutto il tempo necessario a localizzarlo nella densa foschia; ma la nebbia si alzò, scoprendo le pareti e i ghiacciai dell'isola Elephant. Procedemmo verso est e alle undici e quaranta Worsley, con la sua vista acuta, individuò il campo quasi invisibile sotto una pesante coltre di neve. Gli uomini a terra ci avvistarono nel medesimo istante e si precipitarono a riva. Sembravano sottili sagome nere e agitavano ogni sorta di segnale. Eravamo a circa un miglio e mezzo dal campo. Con lo *Yelcho* virammo in quella direzione e dopo mezz'ora raggiungemmo la riva con Crean e altri marinai cileni. Riconobbi Wild in una piccola figura ritta in piedi su uno scoglio battuto dalle onde. Ormai a portata di voce domandai: "State tutti bene?". La sua risposta: "Stiamo tutti bene, capo" fu completata da tre urrà. Ormai vicino agli scogli, lanciai a riva qualche pacchetto di sigarette sulle quali si lanciarono come tigri affamate: sapevo che da mesi il tabacco era argomento dei loro discorsi e oggetto dei loro sogni. Alcuni degli uomini erano in cattive condizioni, ma Wild aveva saputo mantenere compatta la squadra e viva in tutti la speranza di un nostro arrivo. Non c'era tempo per scambiarci notizie e congratulazioni; non risalii nemmeno la spiaggia per dare un'occhiata al campo che, come Wild mi assicurava, era stato reso più confortevole. Il mare stava tornando burrascoso e un cambio del vento poteva portarci addosso i ghiacci. Feci imbarcare tutta la squadra nel più breve tempo possibile, recuperando solo i resoconti della spedizione e pochi

oggetti dell'equipaggiamento. In un'ora tutti erano a bordo dello *Yelcho*, che ripartì verso nord alla massima velocità. Il ghiaccio era ancora aperto e solo la distesa di un oceano tempestoso ci separava dalla costa del Sud America.

Due barche rovesciate, la Dudley Docker e la Stancomb Wills, furono il cantuccio dove i ventidue uomini abbandonati sull'isola Elephant vissero stretti come sardine.

Durante il viaggio verso Punta Arenas ascoltai il racconto di Wild e ancora una volta benedissi il buon animo e l'inventiva con cui aveva sostenuto la squadra durante quattro mesi e mezzo di privazioni. All'arrivo i ventidue uomini dell'isola Elephant erano ormai ai limiti delle loro riserve. Per quanto possibile, Wild aveva risparmiato le scarse scorte di cibo e aveva combattuto i demoni dello scoraggiamento e della disperazione su quella piccola lingua di sabbia dove la squadra aveva trovato un precario punto di appoggio, fra arcigni ghiacciai e acque traditrici cosparse di ghiaccio. Il pack si era aperto di tanto in tanto, ma per la maggior parte del tempo la via verso nord era rimasta bloccata. Lo *Yelcho* era arrivato nel momento opportuno. Due giorni prima non sarebbe riuscito a raggiungere l'isola e poche ore dopo il pack sarebbe potuto ritornare impenetrabile. Wild aveva calcolato che gli aiuti sarebbero giunti in agosto, ma ogni mattina metteva in ordine e preparava le sue cose, in un'anticipazione ottimistica che riusciva a contagiare gli altri realizzando, ne sono convinto, quelle che erano le sue vere intenzioni. Uno degli uomini ai quali avevo detto: "Bene, eravate tutti pronti a partire", mi aveva risposto: "Vede, capo, Wild non ha mai perso la speranza, e ogni volta che il mare era sgombro dai ghiacci arrotolava il suo sacco da bivacco e diceva a tutti: 'Arrotolate i sacchi, ragazzi, il capo può arrivare oggi'."; e così avvenne. Sbucando improvvisamente dalla nebbia, trasformammo in una sola ora le loro nere prospettive sulla sicurezza del ritorno a casa. Avevano fatto durare le provviste grazie alla carne di foca e di pinguino, alle patelle e alle alghe. Le foche erano poche ma nei primi tre mesi c'erano stati pinguini a sufficienza. Ormai non avevano che una razione di estratto di carne, l'unica forma di bevanda calda disponibile; al nostro arrivo disponevano di scorte sufficienti per soli quattro giorni. Il campo rischiava di rimanere sepolto sotto la neve che smottava dalle alture soprastanti, costringendo gli uomini a spazzarla via con ogni possibile arnese. C'era il rischio che il campo diventasse invisibile dal mare, rendendo vane le ricerche di una spedizione di salvataggio.

"Eravamo convinti che una nave di salvataggio, giunta in prossimità dell'isola, avrebbe sparato un colpo di fucile", mi raccontò Wild. "Troppe volte, quando i ghiacciai 'scaricavano' facendo cadere dei blocchi con il rumore di uno sparo, avevamo pensato che fosse giunto il momento buono, e così dopo poco tempo finimmo per non fidarci più di quei segnali.

In realtà avvistammo lo *Yelcho* prima di udire un qualsiasi suono: fu un momento indimenticabile. Alla chiamata 'colazione pronta!', ci stavamo riunendo mentre scodellavo una zuppa che quella mattina era particolarmente buona: colonna vertebrale di foca bollita, patelle e alghe; in quel momento giunse il grido di Marston: 'Nave in vista!'. Qualcuno di noi pensò che fosse una nuova chiamata per la colazione, ma quando da Marston ci giunse ancora lo stesso richiamo, la colazione perse qualsiasi attrattiva. La nave era a un miglio e mezzo e dirigeva su di noi. Eravamo preparati a inviare un segnale di fumo. Presi la prima giacca a portata di mano, bucai con una picca la latta di cherosene prevista per questa evenienza, ne versai il contenuto sulla giacca e accesi il fuoco: il risultato fu una gran fiammata senza fumo, ma fu un incidente senza conseguenze perché ci avevate già individuati e lo *Yelcho* puntava su di noi".

Sulla via del ritorno a Punta Arenas trovammo cattivo tempo e lo *Yelcho* faticò parecchio, ma a bordo eravamo felici. Entrammo nello stretto di Magellano il 3 settembre raggiungendo Rio Secco alle otto. A terra, per telefono, informai il governatore e i miei amici di Punta Arenas che tutti gli uomini erano salvi. Dopo due ore eravamo a Punta Arenas, dove trovammo un'accoglienza che nessuno di noi potrà mai dimenticare. I cileni non erano meno entusiasti dei residenti britannici. La polizia aveva diffuso la notizia che lo *Yelcho* stava arrivando con gli uomini salvati e, nel dubbio che la notizia non avesse raggiunto tutti, vennero fatte suonare le sirene di allarme. Tutta la gente era per le strade: fu un'accoglienza grandiosa e, scrollate le tensioni e le ansie di tanti lunghi mesi, apprezzammo di buon animo quel forte calore.

I mesi successivi furono convulsi, ma non voglio farne un resoconto dettagliato. Ricevetti congratulazioni, messaggi di amicizia e di gioia da ogni parte del mondo e cercai di esprimere la mia gratitudine a tutte le persone che si erano ricordate dei miei uomini e di me, malgrado l'incombere dei terribili eventi che si svolgevano sui campi di battaglia. Il governo cileno mise a disposizione lo *Yelcho* per trasportare i miei uomini a Valparaiso e a Santiago. Raggiungemmo Valparaiso il 27 settembre: tutto ciò che era in grado di galleggiare ci era venuto incontro sulla rotta, gli equipaggi delle navi da guerra cilene erano schierati e per le strade si accalcavano almeno trentamila persone. In serata tenni una conferenza per la Croce rossa cilena e per un'organizzazione benefica della Marina. La

bandiera cilena fu innalzata insieme a quella britannica e la banda suonò l'inno cileno, *God Save the King* e la *Marsigliese*; da un podio il ministro degli Esteri cileno concluse il suo discorso appuntandomi sulla giacca una decorazione. Incontrai il presidente e lo ringraziai per l'aiuto dato alla spedizione britannica: il suo governo aveva speso quattromila sterline solo per il carbone. Nella sua risposta egli ricordò il contributo dato dai marinai britannici alla nascita della Marina cilena.

Le ferrovie cilene ci misero a disposizione un treno con cui attraversammo le Ande; a Montevideo ringraziai il presidente e il governo uruguaiano per il sostegno dato ai nostri primi tentativi di soccorso. In ogni tappa ricevemmo accoglienze regali. Ci recammo a Buenos Aires per una visita e attraversammo nuovamente le Ande. Avevo già provveduto a organizzare il ritorno in Inghilterra dei miei uomini che erano impazienti di prendere il loro posto nell'esercito dell'Impero. Il mio compito principale in quel momento era il salvataggio della squadra del mare di Ross, rimasta abbandonata: mi era giunta notizia del lungo vagare alla deriva dell'*Aurora* e del suo successivo precario ritorno in Nuova Zelanda. Worsley sarebbe venuto con me. Ci affrettammo verso nord via Panama, assistiti da compagnie navali e ferroviarie che ci permisero di partire da San Francisco su un vapore diretto in Nuova Zelanda; l'arrivo era previsto per la fine di novembre. Ero stato informato che il governo neozelandese stava occupandosi del recupero della squadra del mare di Ross, ma le notizie erano incomplete e volevo essere presente di persona al più presto.

Capitolo dodicesimo. Isola Elephant

Avevo lasciato ventidue uomini sull'isola Elephant al comando di Wild, che godeva della mia piena fiducia. Dai loro diari e dai racconti fatti durante il ritorno al mondo civile emerge la storia dei quattro lunghi mesi che avevano consumato in una combattuta sopravvivenza in attesa dei soccorsi.

La costruzione di un rifugio contro il maltempo era stato il problema più urgente, prima ancora del cibo. La fame patita sui ghiacci alla deriva, il disagio e le fatiche della navigazione in barca e l'inclemenza del tempo dopo lo sbarco avevano lasciato tracce profonde in molti uomini della squadra. Rickenson, che aveva resistito coraggiosamente fino all'ultimo, si trovava in uno stato di insufficienza cardiaca; Blackborrow e Hudson, con gravi congelamenti, non potevano muoversi; gli indumenti di tutti, mai cambiati in sei mesi, erano logorati dall'uso. Dal giorno del nostro approdo a capo Wild la tormenta durò una quindicina di giorni, spesso con turbini che soffiavano da settanta a novanta miglia all'ora, toccando anche punte più elevate. Le tende, che fino a quel momento avevano resistito, furono ridotte in brandelli con l'eccezione della tenda quadrata di Hurley,

James e Hudson. Sacchi da bivacco e vestiti erano bagnati fradici. Il morale era a terra. Le due barche rimaste vennero rovesciate con una fiancata appoggiata sulla neve e con l'altra sostenuta da sassi e casse a un'altezza di sessanta centimetri: dentro trovarono riparo i marinai e alcuni degli studiosi, oltre ai due malati, Rickenson e Blackborrow. Era indispensabile disporre di un rifugio e di un po' di calore per far asciugare i vestiti e Wild fece proseguire lo scavo della grotta già iniziato prima della mia partenza.

Purtroppo, qualsiasi innalzamento della temperatura avrebbe provocato un continuo gocciolio dalla volta e dalle pareti di ghiaccio della grotta e, con ventidue uomini ammassati all'interno, la temperatura sarebbe stata sempre superiore al punto di fusione del ghiaccio, rendendo vana la speranza di avere un ambiente asciutto. Sotto la direzione di Wild, gli uomini raccolsero diverse grosse pietre piatte, in alcuni casi liberandole dalla neve che le copriva, e le utilizzarono per erigere due solide pareti alte poco più di un metro e distanziate fra loro di sei.

"Eravamo tutti ridicolmente deboli e questo lavoro faticoso ci portò via il doppio del tempo che avremmo impiegato in normali condizioni di salute. Non riuscivamo a spostare pietre che, in altri tempi, avremmo facilmente sollevato e, in qualche caso, dovevamo impegnarci in due o tre per trasportarne una che un uomo sano avrebbe spostato da solo. A queste difficoltà si aggiungeva il fatto che la maggior parte delle pietre più adatte si trovava all'estremità più distante della lingua di terra, in alcuni casi anche centocinquanta metri più in là. La nostra era una debolezza simile a quella che si prova nella convalescenza dopo una lunga malattia: ci si 'sente bene', ma fisicamente stremati.

"Il posto scelto per la capanna era quello in cui avevamo piazzato la stufa nella notte del nostro arrivo. Si trovava in mezzo a due alti massi che, pur non formando delle pareti, potevano schermare la capanna dal vento; una collina all'estremità della lingua di terra, la Penguin Hill, assicurava protezione a nord. Una volta allestite le pareti, le due barche vi vennero rovesciate sopra, una di fianco all'altra. L'adattamento preciso delle due barche ai muri di sostegno prese non poco tempo, ma costituiva una condizione essenziale per avere la struttura permanente che desideravamo. Una volta a posto, lo spazio fra i loro bordi e le pietre che li sostenevano venne accuratamente sigillato e le barche furono solidamente vincolate agli scogli. I pochi pezzi di legno di cui disponevamo furono

inchiodati di traverso fra le due chiglie; al di sopra vi stendemmo i teli delle tende strappate dal vento e li fissammo con tiranti alle rocce. Marston sfruttò il suo ingegno nella costruzione delle pareti. Innanzitutto ridusse le tende fuori uso in teli di opportune dimensioni, poi dai gambali di un paio di stivali tagliò delle strisce sottili che utilizzò come i legacci di cuoio che vengono stretti sotto ai bordi di una sedia imbottita: inchiodò i teli di rivestimento delle pareti all'interno del bordo libero delle due barche, facendoli pendere come una tenda fino a terra, dove li fissò con qualche pennone o con i remi. La porta era formata da un paio di coperte giustapposte, successivamente sostituite da una porta a bocca di sacco. Si trattava di un tubo cucito dal telo di una tenda: per entrare o uscire gli uomini vi si infilavano strisciando e, una volta passati, lo legavano come si fa con la bocca di un sacco. In quelle condizioni si rivelò una porta più che efficiente.

"Mentre le pareti della capanna venivano fissate, altri provvedevano a colmare gli interstizi fra le pietre con la neve. Questa però era polverosa e non faceva presa, per cui alla fine la sostituimmo con qualche coperta di riserva e alcune casacche. Per le nostre dita gelate fu un lavoro duro, reso ancora più difficile dalla scarsità del materiale.

"A lavoro ultimato portammo all'interno i nostri sacchi a pelo fradici, rimasti esposti per molte ore all'acquerugiola dopo che le tende e le barche dove erano al riparo erano state utilizzate nella costruzione della nuova residenza.

"Entrammo sotto la direzione di Wild e, pur nella confusa ressa del momento, non ci furono dispute per la ricerca di un posto sui banchi delle scialuppe.

"Rickenson, che era veramente debole e malato, ma sempre gentile e cordiale, ebbe un posto al di sopra della stufa mentre i marinai, che per alcuni giorni avevano vissuto sotto la *Stancomb Wills* rovesciata sulla spiaggia, si affollarono come un sol uomo sui banchi della barca che tacitamente consideravano di loro proprietà. Rimaneva un posto al 'piano superiore' e Wild lo offrì a chi, fra Hussey e Lees, avesse per primo occupato il posto con il suo sacco da bivacco. Mentre Lees stava considerando i vantaggi e gli svantaggi della scelta, Hussey prese il suo sacco e lo gettò sopra il banco, proprio quando Lees sembrava essersi ormai deciso per la stessa scelta. A questo punto quattro uomini occupavano i

banchi della *Dudley Docker* e cinque, insieme ad Hussey, quelli della *Stancomb Wills* ; gli altri stavano per terra".

Il pavimento, inizialmente costituito da ciottoli, neve e ghiaccio, venne spianato, ripulito e coperto con quanto rimaneva dei teli delle tende. In questo ricovero affollato, ma relativamente confortevole, il buonumore riconquistò gli animi, ma la tormenta mise presto in evidenza i difetti della costruzione facendo penetrare all'interno, attraverso gli interstizi fra le pietre dei muri, la sottile neve polverosa sollevata dai turbinii del vento. Sulla faccia esterna delle pareti vennero stese le giacche e i sacchi Jaeger di lana, sovrapponendovi uno strato di neve che, una volta congelata, protesse l'interno dalle infiltrazioni della tormenta.

In un primo tempo avevano sistemato la cucina all'esterno, in una zona riparata dalle rocce e da una parete formata dalle casse delle provviste. Disponevano di due stufe, ricavate da vecchi fusti di petrolio e alimentate con grasso foca; un giorno in cui la tormenta era particolarmente severa tentarono di cucinare all'interno. Senza aerazione, tutti si trovarono a malpartito e molti, per il fumo pungente del grasso in combustione, furono colpiti da una dolorosa cecità che, come quella provocata del riverbero della neve, necessitava di cure mediche.

Alla stufa venne aggiunta una cappa, fabbricata da Kerr con la lamiera di rivestimento di una cassa di gallette e fatta uscire all'esterno passando attraverso una flangia di latta ben aderente e cucita nella tela del soffitto tra le chiglie delle due barche. Questo evitò altri incidenti del genere. In un secondo tempo la cappa venne modificata per permettere di scaldare simultaneamente due pentole sulla stufa. Quelli che occupavano i posti più vicini alla stufa erano disturbati dal disgelo provocato dal caldo, ma avevano il vantaggio di poter riscaldare gli avanzi del pasto precedente o anche di tenere in caldo il pasto dei più sofferenti, che li ricambiavano con una parte della loro porzione o con una o due zollette di zucchero.

Il cuoco e il suo aiutante, ruolo quest'ultimo esercitato a turno da tutti, si svegliavano alle sette e preparavano la colazione che era pronta alle dieci.

Le casse delle provviste erano disposte in un largo cerchio attorno alla stufa e quelli che sedevano più vicini avevano la fortuna di poter far asciugare i loro abiti. Per estendere a tutti questo vantaggio si istituì un sistema da 'posta centrale': durante i pasti, ognuno occupava un posto per

un solo giorno, avanzando di un posto nel giorno seguente. In questo modo tutti avevano la possibilità di far asciugare i propri indumenti, migliorando le proprie condizioni.

L'interno della capanna era costantemente buio, sia per la fuliggine che copriva le pareti, sia per la neve accumulata all'esterno. Venivano usate come lampade alcune scatole di sardine munite di uno stoppino fatto con le bende da medicazione; l'olio era quello ottenuto spremendo il grasso di foca, i cui residui fibrosi venivano occasionalmente distribuiti ai pasti, ma con molta parsimonia dal momento che erano considerati una ghiottoneria; in realtà, le lampade servivano più per risparmiare le scarse riserve di fiammiferi che per fare luce.

Wild fu il primo a trovare una soluzione cucendo nella tela della tenda che fungeva da parete il vetro del coperchio della cassetta di un cronometro. Successivamente vennero aperte altre tre finestre utilizzando le lastre di celluloide di una macchina fotografica abbandonata in un sacco. In questo modo gli uomini che occupavano un posto a terra abbastanza vicino alle aperture potevano ingannare la monotonia dell'attesa leggendo o cucendo.

"Come lettura avevamo a disposizione due libri di poesia, il libro *La spedizione di Nordenskjöld*, due volumi malridotti dell'*Enciclopedia Britannica* e il piccolo libro di cucina di Marston. I nostri vestiti, impresentabili per i danni subiti in quasi dieci mesi di impiego, dovevano essere continuamente rappezzati per tenerli insieme in qualche modo".

Il pavimento della capanna, rialzato per l'aggiunta di qualche strato di ciottoli puliti e ripulito dalla neve, era relativamente asciutto quando faceva freddo. Ma se la temperatura saliva appena sopra il punto di congelamento, come succedeva di tanto in tanto, la capanna diventava il pozzo di drenaggio di tutto il terreno circostante. Wild fu il primo ad accorgersi che il suo sacco stava galleggiando e, quando altri fecero la stessa constatazione, decisero di correre ai ripari. Dopo aver rimosso alcune pietre del pavimento, scavarono una grossa buca nella quale si raccoglieva l'acqua. Sgottando con una casseruola, vennero buttati fuori più di quattrocento litri di acqua sporca e altri settecento vennero eliminati nelle ventiquattro ore seguenti: "Questo significano per noi le alte temperature piacevolmente miti: non c'è da meravigliarsi se preferiamo il freddo". Alla fine, dopo aver rimosso una parte della parete, crearono un lungo canale di

scolo fino al mare, risolvendo completamente il problema. Da quel momento in poi, la neve che la tormenta accumulava intorno alla capanna minacciando di sommergerla totalmente venne spazzata con regolarità.

Sulla riva opposta della baia, quasi di fronte alla capanna, si affacciava un ghiacciaio gigantesco che giunse quasi al punto di sopprimere l'intera squadra. Dal suo fronte a picco sul mare si staccavano di tanto in tanto enormi blocchi di ghiaccio di molte tonnellate che, cadendo in acqua, sollevavano grandi ondate. Un giorno Marston, mentre stava dissotterrando una foca congelata all'esterno della capanna, fu sorpreso da un rumore simile a quello di "un fuoco di sbarramento dell'artiglieria". Levando gli occhi vide un'onda alta una decina di metri che stava rapidamente attraversando la baia e minacciando la capanna e i suoi inquilini. Al grido di allarme tutti si precipitarono fuori, ma fortunatamente il ghiaccio disperso nella baia attenuò l'onda, che si limitò a risalire fino ai piedi della capanna senza fare danni.

Sebbene gli uomini andassero abituandosi all'oscurità e alla sporcizia, alcuni brani dei loro diari documentano che di tanto in tanto si rendevano conto delle condizioni in cui vivevano.

"La capanna diventa di giorno in giorno più sudicia. Tutto è coperto da una nera fuliggine depositata ovunque dal fumo della stufa e delle lampade a olio, sparsa attorno, nella nostra più completa indifferenza, dagli utensili di cucina che ne sono rivestiti. È quasi confortante il pensiero che sia impossibile diventare ancora più sporchi. Il pavimento, esaminato in piena luce, ci farebbe rabbrividire: olio e peli di renna, avanzi di cibo, *sennegrass*[1] e penne di pinguino formano un conglomerato che si cementa assieme ai ciottoli. Di tanto in tanto si tenta di fare una 'pulizia di primavera', ma non sempre abbiamo a disposizione materiale pulito per il nuovo pavimento, perché i ciottoli sono bloccati dal ghiaccio o sepolti in profonde fenditure. Questa è la nostra casa dolce casa".

"Tutte le articolazioni sono doloranti, costretti come siamo a stare distesi sul terreno duro e sassoso che ci fa da giaciglio".

Un altro scrive: "Ora che la finestra di Wild lascia entrare un fascio di luce nella capanna, possiamo vedere qualcosa all'interno. Prima, per dirigerci alla porta, dovevamo affidarci al tatto e ai commenti di quelli inavvertitamente tastati sul viso. Guardando verso il fondo semioscuro della capanna si vede, alla tenue luce di due fiammelle fumose, una fila di cinque

uomini che cercano di passare il tempo leggendo o chiacchierando: sono Macklin, Kerr, Wordie, Hudson e Blackborrow – gli ultimi due, invalidi.

"Il centro della capanna è occupato dalle casse che fanno da letto per il cuoco, dalle scatole di carne e di grasso di foca e da un oggetto simile a una mummia nel quale si può riconoscere Lees infilato nel suo sacco a pelo. Un'estremità del pavimento è occupata dalla stufa con Wild e McIlroy da un lato e Hurley e James dall'altro. Marston occupa durante la maggior parte della notte – ma anche del giorno – un'amaca tesa sopra l'entrata. La sua corporatura robusta e le ridotte dimensioni dell'ingresso lo sottopongono a frequenti urti dovuti al passaggio di quelli che entrano o escono, accompagnati dai suoi interessanti commenti verbali.

"Nell'attico formato dalle due barche rovesciate, vivono dieci inquilini disattenti e disordinati che lasciano cadere scarpe, guanti e altri oggetti di vestiario sugli uomini che stanno sotto. Ad ogni loro movimento, dai sacchi a pelo ormai avviati a un irreversibile processo di muta piovono giorno e notte peli di renna. Questi, insieme alle penne dei pinguini e a un po' di polvere del pavimento, di tanto in tanto danno sapore allo stufato. Grazie a Dio l'uomo è un animale capace di adattarsi. Se dovessimo vivere abbastanza a lungo in questa capanna modificheremmo il nostro modo di camminare dato che il soffitto, che nel suo punto più alto non raggiunge il metro e mezzo, ci costringe a camminare carponi o piegati in due.

"La porta d'ingresso – Cheetham sta rientrando in questo momento portando con sé un turbine di neve – era una volta l'entrata di una tenda. Quando uno vuole uscire, slega la corda che la stringe e striscia o si contorce verso l'esterno esclamando: 'Grazie a Dio sono all'aria aperta!'. Questo può dare un'idea dell'atmosfera che regna all'interno della capanna, un'atmosfera che risulta piacevole solo quando è dominata dall'odore prepotente ma tuttavia appetitoso delle bistecche di pinguino arrostite.

"Da ogni parte ciondola una strana collezione di indumenti unti appesi ad asciugare, fra i quali strisciamo come polli in un'incubatrice. La tela delle tende che forma le pareti lascia passare la stessa luce che può attraversare una tenda veneziana chiusa. Abbiamo ormai accettato disagi e tolleriamo abitudini che poco tempo fa avremmo considerato ripugnanti. Non abbiamo forchette; ognuno di noi ha un coltello a lama fissa e un cucchiaio, quest'ultimo non di rado ricavato dal coperchio di una cassetta. Il coltello ha molti usi. Lo utilizziamo per uccidere, spellare e macellare le

foche e i pinguini, per tagliare il grasso in strisce destinate a bruciare nella stufa, per raschiare la neve dalle pareti della capanna e infine per il pasto, dopo averlo frettolosamente strofinato sulla pelle untuosa di un pinguino. Al pari degli eschimesi, non ci preoccupiamo della sporcizia e delle immondizie. Non ci laviamo da quando abbiamo abbandonato la nave circa dieci mesi or sono. Avendo portato con noi solo le cose strettamente necessarie, ci mancano sapone e asciugamani, ma se anche li avessimo non disporremmo dell'acqua necessaria per lavarci: le nostre riserve di combustibile ci consentono solo di sciogliere il ghiaccio per avere acqua da bere. Se uno di noi si lavasse, altri sei dovrebbero tirare avanti un giorno senza bere. A queste basse temperature, non ci si può dissetare masticando il ghiaccio che fa screpolare le labbra e dissemina di vesciche la lingua. Ma nonostante tutto siamo di buonumore".

Durante tutta la permanenza all'isola Elephant, per bocca di Wild il tempo fu "semplicemente orrendo". Bloccati com'erano su una stretta spiaggia di ghiaia circondata da alte montagne, poterono godere ben poco dei raggi del sole nelle brevi e rare schiarite. Nella maggior parte dei giorni l'aria era satura dei turbini di neve che scendevano dalle montagne soprastanti. L'isola Elephant era praticamente localizzata all'esterno del pack e i venti, scorrendo sulla superficie relativamente calda dell'oceano, prima di raggiungere l'isola formavano attorno una "stabile cappa di neve e di nebbia".

Il 25 aprile, giorno successivo alla mia partenza per la Georgia del Sud, l'isola era bloccata da un pack denso, con neve e nebbia umida. Il giorno successivo fu calmo, ma il 27, per citare uno dei diari, la squadra fronteggiò "uno dei più detestabili periodi di maltempo. Notte e giorno di pioggia, vento violento. Bagnati fino alle ossa". La tormenta continuò il giorno seguente, con nebbia densa e grandine mista a neve. Aprile terminò con una violentissima tempesta di vento che quasi rase al suolo la capanna. Dovettero smontare l'unica tenda rimasta, togliendone il palo di sostegno; quanti vi erano al riparo passarono la notte stesi per terra, coperti dal telo ghiacciato della tenda. Per buona parte del mese di maggio le condizioni del tempo furono quelle descritte in uno dei diari di quei giorni: "Vento terribile che minaccia di distruggere il nostro rifugio. È un susseguirsi di uragani, le cui raffiche precipitano dal ghiacciaio che si trova immediatamente a sud-sud ovest da noi. Ogni raffica è preceduta da un rombo sordo che sale fino a

diventare il ruggito di un tuono. Neve, pietre e ghiaia volano tutt'attorno e qualsiasi oggetto che non sia bloccato sotto una grossa pietra viene trascinato in mare".

Balle di *sennegrass* e anche scatole di utensili da cucina venivano sollevate per aria e scomparivano. Una volta il vento strappò dalle mani di sei uomini il pavimento di una tenda da cui stavano scuotendo via la neve. Le raffiche arrivavano all'improvviso, senza avvertimento. Hussey, che stava liberando la razione giornaliera di carne bloccata a terra dal gelo, venne preso in un turbine e fatto rotolare lungo la lingua di terra verso il mare. Ormai trascinato sulla sabbia e la ghiaia fin sotto il segno dell'alta marea, riuscì fortunosamente a piantare la piccozza nel terreno rimanendovi appeso con entrambe le mani fino alla fine della raffica.

Solo in due o tre occasioni ebbero giorni sereni e calmi. Lo scintillio del sole morente sulle montagne e sui ghiacciai colmava di ammirazione anche i più materialisti del gruppo. A queste giornate seguivano talvolta notti calme e limpide durante le quali, se non fosse stato per il freddo, sarebbero rimasti sulla sabbia fino al mattino.

A metà maggio esplose una terribile tormenta con venti da sessanta a novanta miglia all'ora che fece temere a Wild la distruzione della capanna e creò nuovi inattesi pericoli. Nelle raffiche di vento turbinavano pezzi di ghiaccio simili ai vetri delle finestre, spessi mezzo centimetro: rimanere all'esterno in quella situazione era come esporsi a una valanga di schegge taglienti. In quei frangenti, i venti da sud e da sud ovest, anche se accompagnati da neve e da basse temperature, erano benvenuti perché allontanavano i banchi di ghiaccio dall'isola alimentando le speranze di vedere arrivare i soccorsi. Al contrario, i venti da nord est riempivano di ghiaccio le baie e portavano tempo scuro e dense nebbie che avrebbero ostacolato l'arrivo di qualsiasi nave.

A fine maggio le condizioni si fecero più calme, il ghiaccio si chiuse intorno all'isola e, insieme alla nebbia, si alzarono venti da nord est. Poi, all'inizio di giugno, si scatenò un'altra tormenta da sud ovest con turbini di neve gelida. "La tormenta si è rinforzata nella notte, con raffiche terrificanti che ci hanno tenuti svegli per il timore che la capanna andasse distrutta, che il tetto di tela finisse in pezzi e che le barche venissero trascinate in mare".

Così si susseguivano i giorni, con alternanze di tormente da sud ovest, superate rimanendo confinati nella capanna, e di venti da nord est che portavano freddo, umidità e nebbia.

Il 25 giugno una forte tempesta da nord ovest con venti di burrasca fece agitare il mare da onde che si arrampicavano sulla loro modesta spiaggia, giungendo fino a quattro metri dalla capanna.

Fra la fine di luglio e l'inizio di agosto le giornate furono luminose e calme. Il sole si affacciava di quando in quando e la temperatura si addolcì dopo che i venti di sud ovest avevano allontanato i ghiacci. Tutta la squadra, sostenuta dall'inesauribile ottimismo di Wild, ricominciò a sperare nell'arrivo di una nave di salvataggio.

I primi tre tentativi di soccorso coincisero con il periodo in cui l'isola era bloccata. Al secondo tentativo, ormai abbastanza vicini, sparammo un colpo di fucile sperando che quel rumore riuscisse ad avvertire i nostri compagni che eravamo salvi e in buona salute. Ma ormai assuefatti ai rumori del vicino ghiacciaio che si frantumava, non udirono o lasciarono inascoltato il nostro segnale. Il 16 agosto all'orizzonte riapparve il pack e il giorno seguente la baia era piena di ghiaccio disperso che poi si consolidò; poco dopo arrivarono grossi banchi di ghiaccio vecchio e molti iceberg. "Il pack è più denso che mai. Non si vede acqua libera e sul cielo il riflesso bianco del ghiaccio si estende fino all'orizzonte. Il tempo è deprimente – una calma stagnante nell'aria e sull'acqua, quest'ultima occupata da un pack denso che le onde non riescono ad attraversare, una nebbia umida distesa a coprire la terra e il mare. Il silenzio ci opprime. Non abbiamo grandi alternative: o rimaniamo nei sacchi a pelo o passeggiamo nella neve molle bagnandoci fino alle ossa". Nelle ventiquattro ore seguenti caddero più di trenta centimetri di neve; la neve superò i sessanta centimetri fra il 18 e il 21 agosto. Un modesto moto ondoso da nord est frammentò il pack, ma si calmò rapidamente lasciandolo consolidare di nuovo. Il 27 agosto si alzò un forte vento da sud ovest che liberò dal ghiaccio tutta la baia lasciando un mare libero a eccezione di pochi iceberg arenati: su queste acque libere riuscimmo a navigare da Punta Arenas fino all'isola Elephant.

Poco dopo la mia partenza alla ricerca di soccorsi per la spedizione, Wild impegnò tutti gli uomini nella caccia al maggior numero possibile di pinguini e di foche per assicurare cibo necessario a un soggiorno eventualmente più lungo del previsto. Ma un improvviso

aumento della temperatura rese immangiabile gran parte delle nuove scorte, e gli uomini rinunciarono ad accumularne altre.

All'inizio i pasti, che in gran parte consistevano in carne di foca e in una bevanda calda al giorno, venivano cotti sulla stufa all'esterno. Ma ben presto vennero cucinati all'interno della capanna, perché la neve e il vento, oltre a rendere spiacevole il lavoro del cuoco, riempivano il cibo di sabbia e pietrisco.

Era rimasta una piccola quantità di Cerebos,[2] che veniva distribuita in razioni settimanali di venti grammi a testa. Alcuni dei pacchetti si erano rotti, rendendo spesso ineguale la distribuzione. In compenso, capitò a uno degli uomini di lasciar cadere a terra, fra i sassi e la sporcizia, la sua intera razione settimanale: la raccolse accuratamente e, con non poca gioia, si rese conto che ora ne aveva a sufficienza per tre settimane. Ovviamente non era tutto sale. La bevanda calda consisteva agli inizi di latte in polvere diluito a un quarto della sua normale concentrazione. Più avanti la concentrazione venne ulteriormente ridotta e in alcuni casi il latte venne sostituito con una preparazione simile a una zuppa di piselli inclusa nelle razioni Bovril per la marcia con le slitte. Per festeggiare il solstizio d'inverno venne preparato, in mancanza di cocktail e di Veuve Clicquot, un liquore ottenuto aggiungendo un cucchiaino da tè di alcol denaturato a mezzo litro di acqua zuccherata e aromatizzata con zenzero.

A colazione ognuno riceveva un pezzo di carne di foca o metà petto di pinguino. Il pranzo consisteva per tre giorni alla settimana in una galletta, il martedì in frutta secca, per due giorni alla settimana in bocconi di grasso di foca dai quali si era estratto l'olio per le lampade mentre, nel giorno rimanente, non si pranzava. In quel giorno, la metà di una razione per la marcia con le slitte veniva distribuita come prima colazione. A cena si mangiava quasi sempre carne di foca o di pinguino, tagliata in strisce sottili e fritta con un po' di grasso.

Non mancavano occasionali e bene accette variazioni di menu. Alcuni chioni[3] furono catturati con dei lacci, e una volta fritti spezzarono la monotonia di un pranzo a base di gallette inzuppate d'acqua. Un pasto preparato con gli ultimi avanzi di farina d'orzo e piselli fu accolto con grande entusiasmo. In qualche caso, di comune accordo, si risparmiavano le gallette del pranzo affinché, unite alla razione successiva, ridotte in polvere e bollite con un po' di zucchero, si potesse preparare un budino appetitoso.

Quando il grasso era abbondante, per calmare la sete era disponibile una pentola d'acqua fredda ottenuta sciogliendo i blocchi di ghiaccio caduti in mare e sospinti a riva. Dall'esperienza degli esploratori polari risultava che l'acqua marina provocava dissenteria e Wild era poco propenso a utilizzarla. Tuttavia i resti dei pinguini, bolliti in una parte di acqua di mare e quattro di acqua di fusione, riscossero piena approvazione e non provocarono disturbi.

I pinguini re migrarono a nord il giorno successivo al nostro arrivo a capo Wind; malgrado tutti gli sforzi tesi ad accumulare un'abbondante scorta di carne e di grasso, alla fine del mese, con le riserve ormai scarse, si consumava un solo pasto caldo al giorno. Le bistecche di pinguino destinate alla cena venivano cotte al mattino e conservate al caldo nelle pentole avvolte in vari indumenti. "Oggi Clark ha infilato nel suo sacco a pelo la nostra pentola, in modo da mantenerla calda: è stato un grande successo, nonostante l'aggiunta al cibo di un condimento a base di abbondante pelo di renna. In questo modo, dieci pelli di pinguino bastano per un intero giorno".

Quelli fortunati abbastanza da trovare nella gola dei pinguini catturati un pesce non ancora digerito, lo mangiavano dopo averlo scaldato in un barattolo appeso alla stufa con del fil di ferro.

"La carne per lo stufato viene tagliata all'interno della capanna, perché all'esterno fa troppo freddo. Usiamo a questo scopo le tavole sulle quali tagliavamo il tabacco – quando ancora ne avevamo; questo dà allo stufato un certo qual sapore che, se lo si avverte, non è sgradito".

La loro dieta era in quel momento basata sulla sola carne, in quantità certamente non abbondante e tutti i diari parlano del tormentoso desiderio di carboidrati come farina di frumento o di avena. In uno di questi diari si parla a lungo dei cavoli che crescono nelle isole Kerguelen. Il 18 giugno rimanevano solo novecento zollette di zucchero, in pratica quaranta pezzi a testa. Di questi tempi, ormai sappiamo tutti cosa significhi la carenza di zucchero, anche se dovuta ad altre cause. Non ci si può dunque stupire se i loro pensieri e le loro conversazioni si concentrassero sul cibo, sui banchetti futuri e su quelli passati, sulle seconde porzioni che in quei pranzi avevano rifiutato.

In tema di cibo condussero un sondaggio chiedendo a tutti cosa avrebbero voluto mangiare se avessero potuto soddisfare qualsiasi desiderio. Tranne uno, tutti optarono per uno dei tanti tipi di budino di

grasso di rognone – il 'budino' amato dai marinai. Macklin desiderava una lunga serie di porzioni di uova strapazzate servite su pane caldo tostato e imburrato. Molti votarono a favore di un "enorme fagotto di frutta del Devonshire", mentre Wild si limitò a chiedere "qualsiasi vecchio tipo di fagotto, purché fosse molto grosso". Il gran desiderio di carboidrati, come la farina e lo zucchero, o di grassi era evidente. Marston aveva un modesto libro di cucina e ogni sera leggeva una ricetta per ingannare il tempo. La ricetta veniva discussa dettagliatamente con proposte migliorative cosicché tutti poi si infilavano nei sacchi a pelo sognando pranzi di cui non avrebbero mai goduto. Uno dei diari riporta questa conversazione:

"Wild: 'Ti piacciono le ciambelle?'.

"McIlroy: 'Eccome!'.

"Wild: 'Facili da fare fra l'altro, a me piacciono fredde con un po' di marmellata'.

"McIlroy: 'Niente male; ma che ne pensi di una grossa frittata?'.

"Wild: 'Eccellente!', (con un profondo sospiro).

"Al piano superiore due marinai stanno discutendo su una straordinaria ricetta di carne tritata, salsa di mele, birra e formaggio. Marston nella sua amaca sta leggendo il libro di cucina. Più in là, qualcuno magnifica la pasta frolla scozzese. Molti parlano di pasticci di pesce e di carne o di *spotted dog* – dolce di ribes o di uva passa. Qualcuno accenna alla frutta secca e a questo punto la discussione diventa generale: tutti decidono di comprarne una sterlina non appena rientrati nel mondo civile e di ritirarsi in una casa di campagna per mangiarsela indisturbati. Al momento ne siamo veramente convinti!".

Nel giorno del solstizio d'inverno, venne doverosamente rispettata quella che è la più importante festa polare. Si cominciò con una "splendida colazione", con lo stufato destinato alla marcia con le slitte, ben bollito e denso, accompagnato da latte caldo. Per pranzo, un budino inventato da Wild, fatto con gallette in polvere bollite con dodici pezzi di frutta secca muffita. A cena, uno stufato finemente sminuzzato di carne di foca addolcito con zucchero.

Dopo cena cantarono in coro accompagnati da Hussey e dal suo "indispensabile banjo". Avevo portato con noi lo strumento, ultimo oggetto salvato prima che la nave affondasse, contando sull'effetto che avrebbe esercitato sul morale dei miei uomini. Il banjo ci accompagnò in tutte le

peripezie, arrivando praticamente intatto all'isola Elephant, e contribuì non poco a tenere alto l'umore della squadra. Quasi sempre, il sabato sera si teneva un concerto in cui qualcuno cantava uno stornello su un altro compagno, e se quest'altro aveva qualcosa da ridire, preparava a sua volta uno stornello ancora più pungente per la settimana seguente.

Il cuoco, che aveva lavorato in modo eccellente per così tanto tempo, fu messo a riposo il 9 agosto e fu sostituito dai vari componenti della squadra in turni di una settimana a testa. Il cuoco e il suo aiutante godevano del privilegio di poter raschiare le pentole, cosa che esercitava una notevole attrattiva su tutti, soprattutto su quelli che avevano più appetito. "L'ultimo residuo di alcol denaturato fu bevuto il 12 agosto, e da quel momento brindammo ogni sabato sera con acqua calda e zenzero alla salute del re, alle mogli e alle fidanzate, al capo e all'equipaggio della *Caird*".

Le foche e i pinguini, che erano migrati a nord all'inizio dell'inverno, non erano ancora tornati, forse ostacolati a riva dal ghiaccio che, con uno spessore di un metro e mezzo, bordava la lingua di terra su cui la squadra era accampata. Le scarse riserve di cibo costrinsero a recuperare le ossa delle foche scartate dopo la macellazione e a farle bollire con acqua di mare. Lo stesso trattamento ebbero i resti dei pinguini. Raccoglievano le patelle dalle pozze rimaste fra gli scogli quando scendeva l'alta marea. Pativano il freddo in un lavoro in cui mani e braccia rimanevano a lungo nell'acqua gelida alla ricerca dei questi piccoli organismi; ne dovevano raccogliere una gran quantità per poterne ricavare qualcosa di simile a un pasto. Mangiavano anche le alghe bollite per risparmiare le ridotte scorte di carne di foca e di pinguino. Non tutti erano d'accordo su quel cibo. A loro giudizio le alghe, pur essendo saporite, stimolavano l'appetito, esercitando un effetto del tutto negativo quando non c'era modo di soddisfarlo! In un diario si legge: "Pranzo sontuoso oggi: quasi un etto e mezzo di cibo solido a testa".

Si deve largamente a Wild, alla sua energia, alle sue iniziative e alle sue risorse se la squadra riuscì a rimanere di buon animo per tanto tempo e a uscirne viva e in buone condizioni. Assistito da due medici, McIlroy e Macklin, Wild tenne d'occhio la salute di ognuno dei suoi uomini. Il suo allegro ottimismo non ebbe cedimenti anche quando il cibo era ormai scarso e le prospettive di un salvataggio sembravano remote. Tutti

i diari parlano di lui con ammirazione. Sono convinto che l'intera squadra dell'isola Elephant gli deve la vita. I demoni della depressione non avevano presa quando c'era lui; non si accontentava di 'parlare': voleva 'fare' tanto, anche più dei suoi uomini. Ha mostrato straordinarie capacità di comando e ha più che meritato la fiducia che avevo riposto in lui. Hussey, con la sua allegria e con il suo banjo, è stato un altro fattore di vitale importanza contro ogni tendenza allo scoramento.

Una volta nella capanna, la squadra godeva decisamente di buona salute. Ovviamente erano tutti deboli, alcuni avevano giramenti di testa, tutti mostravano segni di congelamento e altri ebbero attacchi di insufficienza cardiaca. Durante l'attesa sull'isola, Blackborrow subì l'amputazione delle dita dei piedi che erano state gravemente colpite dal gelo. L'intervento, eseguito con pochi strumenti, senza adeguati sistemi di sterilizzazione, in un ambiente scuro, sudicio e riscaldato da un'unica stufa a grasso con una temperatura esterna sotto il punto di congelamento, parla da solo sulla perizia degli operatori. Lo confermano gli esiti favorevoli dell'intervento: dopo un breve trattamento eseguito dei medici cileni di Punta Arenas, Blackborrow uscì da queste traversie completamente guarito, con il solo residuo di un'andatura lievemente zoppicante. Hudson, che aveva sofferto di bronchite e di dolori all'anca, stava già bene al momento all'arrivo dei soccorsi. Tutti i danni da congelamento comparsi durante la navigazione in barca si erano risolti, lasciando solo in qualche caso lo strascico di pochi leggeri disturbi. Ovviamente, dopo questa lunga fase di sottoalimentazione, tutti erano deboli, ma erano in vita e su di morale, grazie a Frank Wild.

Il 30 agosto è descritto nei diari come il "giorno dei miracoli". Il cibo era agli sgoccioli, rimaneva carne di foca e di pinguino solo per due giorni e non c'erano prospettive di nuovi rifornimenti. Tutti si erano dedicati alla raccolta di patelle e di alghe destinate a essere mangiate con le ossa di foca bollite. La colazione era stata preparata da Wild, mentre all'esterno Hurley e Marston stavano dando un'ultima occhiata verso il mare da cui sarebbe dovuta arrivare la nave. Per quindici giorni, dopo la mia partenza, ogni mattina Wild arrotolava il suo sacco a pelo insieme alla raccomandazione: "Ragazzi, preparate tutte le vostre cose, il capo potrebbe arrivare oggi". E così un bel giorno la nebbia si aprì davanti alla nave che essi avevano atteso, desiderato e sognato per più di quattro mesi. "Marston

fu il primo a vederla e gridò immediatamente: ‘Nave in vista!’. I compagni interpretarono il suo grido come ‘colazione pronta!’, senza dargli gran peso. Ma subito dopo lo sentimmo arrancare affannosamente nella neve, gridando con voce roca per l’agitazione: ‘Wild, c’è una nave. Non sarebbe meglio accendere un fuoco?’. Tutti ci affollammo sulla stretta porta. Quelli che non riuscirono a uscire, strapparono la tela delle pareti, rovesciando anche la pentola con la preziosa zuppa di patelle e di alghe. In quel momento vedemmo una piccola nave con la bandiera cilena: stava doppiando l’isola che l’aveva nascosta fino a quel momento.

“Cercammo di gridare, ma la felicità impediva al fiato di venire fuori. Macklin si precipitò verso l’asta della bandiera che avevamo da tempo piantato sul punto più alto del pendio; la carrucola non funzionava e la bandiera era ridotta a un ammasso di ghiaccio: Macklin non poté fare altro che legare il suo maglione alla cima dell’asta.

“Wild sfondò con la piccozza l’ultima latta di petrolio, versando il contenuto su giacche, guanti e calze a cui diede fuoco sulla cima della Penguin Hill, alla punta della nostra lingua di terra.

“Nello stesso tempo molti di noi si erano radunati sulla riva in attesa di qualche segno che dimostrasse che ci avevano avvistati o di qualche segnale di risposta. Ci sembrò per un istante che la nave virasse come se non ci avesse visti. Gridammo con tutte la forza che avevamo, anche se le nostre deboli voci non potevano certo andare lontano. Ma improvvisamente la nave si fermò, calò una scialuppa, e la figura di Sir Ernest si delineò mentre scendeva sull’imbarcazione. Fra le nostre grida qualcuno esclamò: ‘Grazie a Dio, il capo è salvo’, dimostrando quanto la sua salvezza ci stesse a cuore ancor più della nostra.

“Quando fu abbastanza vicino, il capo, in piedi a prua, gridò a Wild: ‘State tutti bene?’. Alla sua risposta: ‘Tutti sani e salvi’, vedemmo un leggero sorriso aprirsi sul viso del capo mentre esclamava: ‘Grazie a Dio!’.

“Prima di scendere a terra ci lanciò manciate di sigarette e di tabacco su cui si buttarono i fumatori che da due mesi tentavano di trovare qualche consolazione nei più disparati surrogati, fra i quali alghe, fornelli di pipa finemente sminuzzati, carne di foca, *sennegrass*.

“Blackborrow, che non poteva camminare, fu trasportato su una roccia in alto e messo a sedere sul sacco a pelo, in modo che potesse assistere a questo grande avvenimento.

“Ben presto ci precipitammo sulla barca e i sorridenti marinai cileni sembravano felici quanto noi per il salvataggio. La barca fece altri due viaggi, e dopo meno di un’ora dall’avvistamento stavamo viaggiando a nord, verso il mondo lontano di cui, dall’ottobre 1914 e per i ventidue mesi successivi, non avevamo ricevuto notizie. Ci sentivamo come uomini risvegliati da un lungo sonno. Cercavamo di avere in pochi istanti l’intero quadro degli eventi a cui il resto del mondo aveva assistito gradualmente nel corso di due anni di guerra. Molti di questi eventi saranno destinati a rimanerci ignoti.

“Il primo pasto fu disastroso per molti di noi e per i nostri stomaci ormai indeboliti e atrofizzati. Ma ci riprendemmo rapidamente. Riposammo su cuscini o su divani utilizzati come letti di fortuna, solo due di noi goderono della cuccetta che l’ufficiale di guardia aveva reso disponibile. Pochi dormirono quella notte. Era una splendida sensazione poter rimanere distesi ascoltando il battito dei motori anziché gli scricchiolii dei ghiacci, l’infrangersi delle onde sulla spiaggia, l’urlo della tormenta.

“Il 30 agosto sarà un giorno di festa per il resto della nostra vita”.

Voi lettori potrete indovinare quali fossero i miei pensieri, mentre dalla mia piccola cabina assistevo al pranzo dei miei compagni.

[1] Fieno dell’erba norvegese *Carex vesicaria* usato come isolante negli stivali nel corso di molte spedizioni polari.

[2] Marchio di una preparazione di sale addizionata di prodotti nutritivi e aromatizzanti.

[3] Uccelli endemici nelle isole subantartiche. Hanno le dimensioni di un piccione e le zampe palmate. Se ne distinguono due specie per la diversa livrea del piumaggio, interamente bianco o con una macchia nera sul capo.

Capitolo tredicesimo. La squadra del mare di Ross

Nelle avventure della squadra del mare di Ross e dell'*Aurora*, i successi conseguiti grazie all'impegno degli uomini si mescolano agli incidenti legati a una dolorosa fatalità. Malgrado le incredibili difficoltà dovute alla rottura degli ormeggi dell'*Aurora* e al suo anticipato distacco dai quartieri d'inverno prima che fossero sbarcate sufficienti quantità di viveri e di equipaggiamento, il capitano Enea Mackintosh e la squadra sotto il suo comando raggiunsero gli obiettivi assegnati a questa componente della spedizione. Dovevano depositare in punti ben definiti provviste, indumenti ed equipaggiamenti destinati a rifornire la squadra transcontinentale che, una volta raggiunto il polo, avrebbe dovuto affrontare la parte conclusiva della marcia. Per la scarsità di provviste, indumenti ed equipaggiamento la squadra addetta ai depositi si mosse più lentamente e più faticosamente di quanto sarebbe stato possibile con la piena disponibilità dei materiali previsti. La resistenza, il sacrificio individuale e la pazienza degli uomini impegnati in questo lavoro emergono evidenti da queste pagine. È ancora più doloroso il fatto che Mackintosh e Hayward siano scomparsi dopo tanti

mesi di lavoro e di stenti. Negli stessi giorni, Spencer-Smith, trainato su una slitta in preda a sofferenze che sopportava senza un lamento, fu un esempio per tutti i compagni. In quel viaggio Mackintosh e Hayward ebbero salva la vita grazie alle cure continue e agli strenui sforzi di Joyce, di Wild e di Richards che, pur con i primi sintomi dello scorbuto, li trasportarono sulla slitta nella neve profonda e nella tormenta. Non credo che, nella storia delle imprese dell'uomo, vi sia documento più avvincente del racconto di questa lunga marcia, descritta nei diari. Purtroppo quello del capo della squadra di questa parte della spedizione è scomparso, come il suo autore. Nelle marce compiute dai sei uomini si identifica l'aspetto più straordinario del lavoro svolto nel settore del mare di Ross. In quella del primo anno nessuno si era imposto per capacità di comando sugli altri. Nella più lunga marcia dell'anno seguente Mackintosh ebbe la fortuna di avere Ernest Wild, Richards e Joyce come compagni.

Prima di iniziare il racconto di queste avventure voglio dire quanto io abbia apprezzato l'aiuto ricevuto sia in Australia sia, in particolar modo, in Nuova Zelanda. Fra i molti amici di quei paesi non sbaglio certo a ricordare in primo luogo Leonard Tripp, mio mentore, consigliere e amico da molti anni: quando la spedizione si trovava in difficoltà egli impegnò la sua energia, la sua intelligenza, tutto il suo tempo e i suoi consigli per la nostra causa. Devo anche ringraziare Edward Saunders che, ancora una volta, mi ha aiutato nella redazione di questo resoconto della spedizione.

Al governo del Dominion estendo il mio più caloroso ringraziamento. Ai neozelandesi e in particolar modo a tutti gli amici – troppo numerosi per essere qui nominati – che ci hanno aiutato quando la fortuna sembrava abbandonarci, voglio dire che il ricordo della loro generosità non appassirà mai. Se esiste un uomo che ha ragione di essere grato per l'aiuto ricevuto nei giorni difficili, quell'uomo sono io.

L'*Aurora*, comandata dal capitano Enea Mackintosh, salpò da Hobart per il mare di Ross il 24 dicembre 1914. La nave era stata revisionata a Sydney, con la generosa assistenza dei governi di Stato e federali ed era in grado, se necessario, di passare due anni nell'Antartico. Seguendo le mie istruzioni, il capitano Mackintosh doveva raggiungere il mare di Ross, organizzare una base in una zona adatta del canale di McMurdo o nei paraggi, scaricarvi riserve ed equipaggiamenti e creare, sulla grande barriera di ghiaccio in direzione del ghiacciaio di Beardmore,

una serie di depositi destinati alla squadra che avrei guidato attraverso il continente partendo dal mare di Weddell. Tali istruzioni comportavano impegnative marce con le slitte, ma il terreno da percorrere era noto e non faceva prevedere grandi difficoltà. L'*Aurora* trasportava i materiali per una capanna, equipaggiamenti completi per il lavoro a terra e per la marcia, provviste e indumenti di ogni genere e un buon numero di slitte. Completavano il carico alcune mute di cani e un trattore a motore. Avevo detto al capitano Mackintosh che, qualora l'approdo nel mare di Weddell fosse risultato inaspettatamente facile, avremmo affrontato la marcia transcontinentale già nella stagione 1914-1915; per prima cosa doveva quindi creare depositi al Sud immediatamente dopo l'arrivo alla sua base. In particolare, alla latitudine di 80° Sud, un deposito di viveri e di petrolio sormontato da pietre e da bandiere doveva guidare e rifornire la squadra in arrivo dal polo. Nella stagione 1915-1916 avrebbe dovuto creare altri depositi più a sud.

L'*Aurora* navigò verso sud senza incidenti. Il giorno di Natale, gettò l'ancora al largo delle capanne per la caccia alle foche dell'isola Macquarie. A nord ovest la stazione radio impiantata dalla spedizione antartica di Sir Douglas Mawson era ben visibile sul culmine di una collina, ai cui piedi si trovava la capanna della spedizione. Questa era tuttora occupata da alcuni meteorologi fra i quali il signor Tulloch, che salì a bordo sul finire della giornata trattenendosi per la cena. L'*Aurora* portava alcune provviste per la squadra dell'isola Macquarie, depositate con le scialuppe il giorno successivo. Il punto di sbarco era una spiaggia di sassi, coperta d'alghe e cosparsa dei rottami del brigantino neozelandese *Clyde*. Gli ancoraggi in quest'isola sono traditori e molte navi impegnate nel commercio delle foche e delle balene hanno lasciato le loro ossa sulle sue rive rocciose, dove si crogiolano frotte di foche e di elefanti marini. L'*Aurora* ripartì il 31 dicembre e tre giorni dopo incontrò il primo iceberg di forma tabulare, che emergeva dal mare per settanta metri. Si trovava alla latitudine di 62° 40' Sud e alla longitudine di 169° 58' Est. Il giorno successivo l'*Aurora* superò la prima fascia di pack alla latitudine di 64° 27' 38" Sud. Il 7 gennaio venne avvistato a settantacinque miglia di distanza il monte di Sabine, grandiosa cima della catena Admiralty, nella parte meridionale della Terra di Victoria.

Era previsto che una squadra di tre uomini partisse dai quartieri d'inverno per raccogliere a capo Crozier qualche uovo di pinguino. La nave doveva fare scalo a capo Crozier, scaricare provviste e montare una piccola capanna di pannelli in fibrocemento destinata a questa squadra. La nave giunse al largo del capo nel pomeriggio del 9 gennaio e Stenhouse, Cope, Joyce, Ninnis, Mauger e Aitken andarono in barca alla ricerca di un punto di approdo. "Dirigemmo sulla barriera", scrisse Stenhouse, "e trovammo un varco che conduceva a un'ampia baia che si estendeva verso est nella barriera. Dopo aver tentato inutilmente di superare il ripido zoccolo di ghiaccio ai piedi della scogliera, ci addentrammo nella baia. Aggirando lo spigolo perpendicolare del ghiaccio, ci trovammo in un'insenatura cieca che terminava in una nicchia. Sopra un ripiano di neve alla testa di questa nicchia erano appollaiati alcuni pinguini di Adelia. Le splendide tinte verdi e azzurre del ghiaccio creavano un quadro irreale simile a quello di uno scenario teatrale. Tornando indietro, seguendo il bordo dell'insenatura, prendemmo e uccidemmo un pinguino e ne sorprendemmo un altro che si infilò in una nicchia del ghiaccio dalla quale venne tirato fuori con un arpione da barca e catturato dopo molte strida. Ritornammo al primo punto di approdo appena in tempo perché, poco dopo aver lasciato il ripiano da cui Ninnis si era sporto per catturare il pinguino, la barriera si frantumò lasciando cadere in acqua un blocco di ghiaccio di molte tonnellate.

"Dopo la nostra partenza, da sud era montata una nebbia che rendeva quasi invisibile la nave. Trovammo una zona in pendenza sullo zoccolo di ghiaccio sul quale Joyce e io riuscimmo a tagliare qualche gradino e a raggiungere, fra il ghiaccio e la scogliera, un ripiano di detriti che poteva forse condurre a una colonia di pinguini imperatore. Rimandai la scialuppa alla nave per informare il capitano che non avevamo trovato un punto adatto al deposito delle provviste e del materiale per la capanna e, insieme a Joyce, ci addentrammo verso sud lungo lo stretto ripiano fra il ghiaccio e la scogliera, nella speranza di individuare la colonia. Marciammo per circa un miglio su un percorso ondulato, ora calandoci con precauzione lungo qualche canale, ora arrampicandoci su rocce e detriti caduti dalle ripide scogliere che ci sovrastavano, ma non trovammo tracce di colonie. Vicino alla scogliera e separata da questa dal ripiano che avevamo percorso, la barriera, nel suo movimento verso il mare, si era frantumata e mostrava segni di pressione. Proseguendo faticosamente lungo la barriera fin dove

essa, curvandosi, poteva offrirci nuove prospettive, ci trovammo di fronte a uno spettacolo che Joyce ha dichiarato essere di una grandiosità unica. La barriera era arrivata a contatto con la scogliera e, dal nostro punto di osservazione, sembrava che gli iceberg fossero caduti in una gigantesca caverna dove giacevano accatastati in un selvaggio disordine. Osservandolo, questo quadro meraviglioso ci portava a comprendere qualcosa dell'‘eternità'.

"Non potevamo aspettare a lungo e, pur volendo continuare, dovemmo tornare indietro. Caddi senza conseguenze in un piccolo crepaccio. I compagni non erano ancora tornati al punto di sbarco; nell'attesa ci sedemmo e ci mettemmo a fumare al riparo di uno strapiombo, godendo di quella solitudine. La barca sbucò ben presto dalla nebbia portandoci qualche novità. Dopo la nostra partenza il capitano aveva manovrato per fare avvicinare la nave alla barriera, ma l'inversione di marcia dei motori si era inceppata nel momento di frenare e la prua aveva urtato la barriera, in quel punto alta circa quindici metri; nell'urto, l'asta del fiocco non aveva retto il colpo e si era spezzata in corrispondenza della testa di moro. Al mio ritorno Thompson stava riportando a bordo l'asta e i suoi annessi; fortunatamente la testa di moro era intatta e non vi erano danni a bordo; non fu comunque un buon inizio per il nostro ingresso in Antartico. Non c'è modo di sbarcare la capanna e le provviste destinate a capo Crozier; di conseguenza, nel corso dell'inverno, dovremo costruire qui la capanna, il che significa un bel po' di lavoro aggiuntivo con le slitte, partendo dai quartieri d'inverno. Cattivo inizio, buona conclusione! Joyce e io salimmo in coffa ma non vedemmo alcun varco nella barriera verso est attraverso il quale la nave potesse passare per proseguire verso sud".

Mackintosh diresse la nave nel canale di McMurdo, ma il pack denso ritardò per tre giorni l'avanzata e solo il 16 gennaio la nave raggiunse un punto al largo di capo Evans, dove scaricò dieci tonnellate di carbone e novantotto casse di petrolio. Nei giorni successivi il capitano Mackintosh diresse l'*Aurora* verso sud arrivando a nove miglia da Hut Point il 24 gennaio. Qui ormeggiò la nave al ghiaccio di mare che si stava frantumando rapidamente, e organizzò le squadre destinate a operare con le slitte. Era sua intenzione dirigere in prima persona l'installazione dei depositi, lasciando il comando dell'*Aurora* al suo primo ufficiale, il luogotenente J.R. Stenhouse, con l'incarico di individuare una base e di sbarcare la squadra di terra.

Il primo obiettivo era Hut Point, sede della capanna eretta dalla spedizione della *Discovery* del 1902. Una squadra di avanguardia, formata da Joyce al comando e da Jack e Gaze con mute di cani e slitte a pieno carico, sbarcò il 24 gennaio; li seguirono il giorno successivo Mackintosh, Wild e Smith mentre una squadra di appoggio, comandata da Cope e formata da Stevens, Ninnis, Haywood, Hooke e Richards, sbarcò il 30 gennaio. Le prime due squadre si appoggiavano a mute di cani, mentre la terza utilizzava il trattore a motore il cui impiego non sembra aver dato i risultati che mi ripromettevo. Queste squadre ebbero giorni difficili nelle settimane seguenti. Gli uomini, dopo il viaggio per nave, erano poco allenati, e lo stesso valeva per i cani con l'aggravante di essere stati avviati al lavoro subito dopo l'arrivo in Antartico. Non erano in buone condizioni e non erano addestrati a lavorare insieme nella muta. Ne conseguì la perdita di molti di essi, cosa che creò seri problemi nella stagione seguente. Il diario del capitano Mackintosh sulle marce con le slitte nei primi mesi del 1915 è esauriente. Non è quindi il caso di seguire in dettaglio le avventure delle altre squadre: benché queste si trovassero a fronteggiare difficoltà e rischi, esse si muovevano su un terreno già ampiamente battuto e ormai familiare a chi aveva letto i resoconti delle spedizioni precedenti.

Il capitano Mackintosh e la sua squadra lasciarono l'*Aurora* la sera del 25 gennaio; avevano nove cani e una slitta caricata pesantemente e partirono di buon passo fra le grida di saluto dei compagni rimasti sulla nave. I cani erano desiderosi di muoversi dopo la lunga costrizione a bordo e scattarono a tutta velocità, tanto da costringere uno degli uomini a sedersi in cima al carico per moderare il ritmo della corsa. Mackintosh sperava di raggiungere Hut Point nella notte, ma non ebbe fortuna. Il tempo mutò dopo un percorso di cinque miglia e la nevicata, che confuse tutti i punti di riferimento, lo costrinse ad accamparsi sul ghiaccio marino. Il tempo non era mutato al mattino seguente e la squadra, ripartita dopo la colazione, perse la strada. "Avevamo orientato la marcia nella direzione che ritenevamo portasse a Hut Point", scrisse Mackintosh nel suo diario, "ma quando il misuratore della slitta indicò che avevamo coperto tredici miglia e cinquanta metri, superiori di quattro miglia alla distanza fra la nave e Hut Point, decisi di fermarci. La superficie di marcia stava cambiando nettamente e la visibilità era sempre scarsa. Marciavamo affondando pesantemente in una spessa superficie nevosa che i cani non gradivano".

Ripresero a mezzogiorno del 27 gennaio approfittando di una schiarita che aveva reso visibili le particolarità del terreno circostante, e raggiunsero Hut Point alle sedici. Il misuratore della slitta indicava un percorso totale superiore alle diciassette miglia. Mackintosh trovò nella capanna un biglietto nel quale Joyce, arrivato il 25, lo informava che uno dei cani era rimasto ucciso in una zuffa con i suoi compagni. La capanna conteneva alcune provviste lasciate dalle spedizioni precedenti. La squadra pernottò nella capanna e Mackintosh scrisse un biglietto per Stenhouse, raccomandandogli di lasciare qualche provvista nella capanna, nell'eventualità che le squadre con le slitte non fossero rientrate in tempo per essere prelevate dalla nave. Nel primo mattino del giorno seguente Joyce ritornò alla capanna. Aveva incontrato ghiaccio pericoloso ed era rientrato per consultarsi con Mackintosh sulla via da seguire. Mackintosh gli disse di piegare verso l'isola Black, attraversando il canale oltre Hut Point.

Mackintosh lasciò la capanna il 28 gennaio. Aveva caricato altre provviste e la slitta pesava quasi seicento chili. Un peso elevato che egli tuttavia riteneva accettabile, perché gli sembrava che i cani trainassero bene. Si trovarono subito in difficoltà dopo essere discesi sul ghiaccio marino, perché la slitta affondò nella neve molle costringendoli ad alleggerire il carico e a suddividerlo in frazioni che vennero trasportate in viaggi successivi fino a una zona con superficie più favorevole. Avevano anche problemi con i cani, poco disposti a trainare correttamente; quel giorno riuscirono a percorrere meno di quattro miglia. Il caldo rendeva soffice la neve e Mackintosh decise di marciare di notte. Dopo una nuova nevicata che immobilizzò la squadra per tutto il giorno seguente, riuscirono a partire poco prima di mezzanotte. "La superficie è orribilmente cedevole", scrisse Mackintosh. "Ci siamo agganciati alla slitta insieme ai cani e siamo riusciti a smuoverla con mille sforzi. Ma dopo un breve tragitto, ci trovammo irrimediabilmente bloccati dalla neve molle che rendeva inutile qualsiasi tentativo. A malincuore scaricammo la slitta e ritornammo al noioso sistema del trasporto in tappe ripetute. Malgrado il peso ridotto della slitta, il lavoro era estenuante per noi e per i cani. Ci sforzammo per ore, ma finimmo per accamparci in attesa della sera, quando il sole sarebbe stato meno violento e la superficie della neve più favorevole. È deprimente

vedere che il lavoro fatto non risponde alle attese e risulti ben più difficile di quanto possa apparire a chi ne legge il resoconto".

In quel giorno le due squadre si ricongiunsero; anche Joyce era stato costretto a procedere in tappe ripetute, avanzando lentamente e con sforzi inauditi. Nella notte del 30 gennaio arrivarono al fronte della barriera e, rimontando un facile pendio, ne raggiunsero la superficie a circa dieci metri sopra il livello del mare. I cani erano evidentemente affaticati e, quando Mackintosh si accampò alle sei e trenta del 31 gennaio, risultò che la distanza superata in dodici ore e mezza di marcia era di circa due miglia e mezzo. Gli uomini avevano ucciso una foca ai margini del ghiaccio marino e ne avevano sistemato la carne, destinata a possibili impieghi futuri, in cima a un cumulo di pietre. Un cane che si era rifiutato di tirare era stato lasciato indietro con una buona riserva di cibo, e Mackintosh sperava che li avrebbe seguiti. Alcuni brani del diario di Mackintosh descrivono le esperienze di queste squadre.

"Domenica 31 gennaio. Partiti alle quindici. Condizioni della superficie pessime. In certi momenti affondiamo nella neve fino al ginocchio mentre i cani si sforzano di uscirne ansando affannosamente in uno sforzo continuo. Probabilmente un'estate eccezionalmente buona e senza vento ha dato origine a questa neve. Dopo aver marciato per circa mille metri, mi sono diretto verso alcuni pali che avevo avvistato sulla nostra destra: ci eravamo imbattuti nel Safety Camp del capitano Scott. Abbiamo lasciato qui la prima frazione del carico e siamo tornati indietro con la slitta vuota per trasportare la seconda. Ci sono volute quattro ore per superare questa breve distanza; è esasperante. Dopo il secondo trasporto abbiamo pranzato. Poi, mentre nevicava, scavammo attorno ai pali fino a una profondità di un metro trovando un sacco di avena, due casse di gallette per i cani, una delle quali con le razioni intatte per una settimana e l'altra con carne di foca. Una bella scoperta. A quaranta passi di distanza emergeva dalla neve un coperchio di legno venesta, Smith lo liberò dal ghiaccio con una piccozza e scoprì una delle slitte a motore del capitano Scott. Sembrava essere stata abbandonata in perfetto stato, con il serbatoio ancora pieno a metà. Marcammo il posto con un palo e, poiché la nevicata sembrava attenuarsi, avviammo il trasporto della prima frazione del carico. Faticando sempre nella neve molle avanzammo di mezzo miglio, scaricammo e tornammo a caricare la seconda frazione del carico. Potevamo ancora

vedere il cumulo eretto sul limite della barriera e una macchia nera che era probabilmente il cane abbandonato.

"Primo febbraio. Ci siamo alzati alle diciannove e trenta e abbiamo lasciato il campo dopo colazione. Abbiamo trasportato la prima frazione del carico per due miglia e mezzo. Il misuratore della slitta si è bloccato senza indicarci la distanza percorsa. Il trasporto delle due frazioni del carico comportava comunque una marcia di sette miglia e mezzo. Le condizioni della superficie erano migliorate e decidemmo di procedere portando l'intero carico in una sola volta. Fu un lavoro massacrante. Wild conduceva la muta, Smith e io eravamo agganciati alla slitta. Il momento difficile è quello di rimettersi in moto dopo le inevitabili soste. Riuscimmo a fare un miglio: è sempre meglio di un trasporto frazionato del carico. Poi ci accampammo; i cani, povere bestie, erano ridotti malissimo.

"2 febbraio. Nel pomeriggio, mentre eravamo nei sacchi a pelo, ci siamo svegliati all'abbaiare dei cani di Joyce. Hanno lavorato bene: ci hanno raggiunti e ben presto abbiamo sentito la voce di Joyce che ci chiedeva l'ora. Riesce ad avanzare con la slitta a pieno carico e ha accettato la mia proposta di una gara con traguardo a Minna Bluff. Quando ci siamo alzati, alle diciotto e trenta, il suo campo era visibile a circa tre miglia di fronte a noi. Dopo aver mangiato, siamo partiti alle venti e abbiamo raggiunto il campo di Joyce all'una. I cani trainavano bene finché hanno avuto davanti a loro il campo, ma dopo averlo raggiunto non avevano alcuna intenzione di proseguire. Con modi persuasivi e con qualche problema riuscimmo a continuare, ma non per molto. Dobbiamo scuotere la slitta e il suo pesante carico mentre incitiamo i cani a metterla in moto. Se non tirano tutti insieme lo sforzo è inutile. Quando la slitta è in movimento, stiamo sulle spine nel timore che si arresti al primo pendio nevoso, il che succede spesso. Marciare con le slitte è un lavoro durissimo, ma avanziamo".

Il 2 febbraio, grazie al miglioramento della superficie di marcia, la squadra avanzò per sei miglia senza dover ricorrere al trasporto frazionato del carico. Sistemò il campo nella neve molle, e il giorno seguente impiegò due ore per spostare il carico di centocinquanta metri ripetendo il percorso per due volte. A questo punto gli uomini ritrovarono le piste di Joyce, riuscendo a proseguire più facilmente. Mackintosh raggiunse Joyce la mattina del 4 febbraio e passò avanti battendo la pista nella successiva

tappa. In quella marcia un cane si “dette per vinto” e Mackintosh decise di aumentare le razioni degli animali. La superficie di marcia era più consistente e nella notte del 5 febbraio la squadra avanzò per undici miglia, finendo però con il caricare sulla slitta due cani stremati. Joyce viaggiava di giorno, cosicché le due squadre si superavano vicendevolmente.

Il 10 febbraio li sorprese una tormenta da sud, bloccandoli nelle tende per ventiquattro ore. Il tempo migliorò di poco durante la mattina del giorno seguente e alle undici Mackintosh si accampò accanto a Joyce per riorganizzare le squadre. Uno dei suoi cani era morto il 9 febbraio e molti erano ormai inabili al traino. Decise di prendere i cani migliori delle due squadre continuando la marcia con Joyce e Wild, mentre Smith, Jack e Glaze sarebbero tornati a Hut Point con gli altri cani. Si dovette riorganizzare il carico tenendo conto delle scorte destinate ai depositi. Nove cani formavano la muta di Mackintosh e cinque quella di Smith. Un deposito di petrolio e viveri venne lasciato in quel punto, segnalato con un cumulo di pietre sormontato da un palo di bambù alto tre metri. I cambiamenti di formazione resero più rapida la marcia. Smith tornò immediatamente indietro, mentre l’altra squadra avanzava più speditamente con i cani che trainavano senza grandi aiuti da parte degli uomini. A intervalli di un’ora venivano eretti cumuli di neve per segnalare i depositi e per guidare la marcia di ritorno. Il 13 febbraio la squadra fu bloccata da un’altra tormenta e da una temperatura rigida che mise tutti a dura prova.

Nei giorni seguenti la squadra avanzò faticosamente in tappe giornaliere fra le cinque e le dodici miglia, a seconda delle condizioni del tempo e della superficie di marcia. Lungo il percorso costruivano cumuli di segnalazione e orientavano la marcia facendo riferimento alle montagne a ovest. Raggiunsero la latitudine di 80° Sud nel pomeriggio del 20 febbraio. Mackintosh sperava di trovare il deposito lasciato nella zona dal capitano Scott, ma le ricerche furono vane. La superficie di marcia, molto accidentata, suggerì per il deposito appena lasciato in zona il nome di Deposito delle Montagne Rocciose. I materiali vennero sistemati sotto un grande ammasso di neve segnalato da diversi più piccoli cumuli disposti ad angolo retto e destinati a richiamare l’attenzione della squadra transcontinentale. “Non appena finita la colazione”, scrisse Mackintosh, “Joyce e Wild proseguirono verso est con la slitta alleggerita, costruendo cumuli e piantando bandiere ad ogni miglio; su quello più avanzato

piantarono una grande bandiera con una nota che precisava la posizione del deposito. Io ero rimasto per rilevare la nostra posizione con il teodolite. La temperatura era molto bassa e non era piacevole maneggiare lo strumento. I miei baffi si ghiacciarono sul metallo mentre stavo traguardando. I compagni ritornarono dopo cinque ore; fra andata e ritorno avevano percorso dieci miglia. Nel pomeriggio completammo l'ammasso di neve, per un'altezza di due metri e mezzo; è una solida costruzione quadrata capace di resistere al maltempo e sormontata da un palo di bambù con una bandiera che raggiunge l'altezza di sette metri. Il lavoro ci ha piacevolmente riscaldati, ma il ghiaccio sui nostri baffi ha impiegato anche dieci minuti per sciogliersi. Domani speriamo di poter costruire cumuli di segnalazione verso ovest per poi dirigerci su Minna Bluff".

La notte il tempo peggiorò nuovamente. Il 21 febbraio la tormenta costrinse gli uomini a rimanere nei sacchi a pelo e solo nel pomeriggio del 23 Mackintosh e Joyce poterono tentare di alzare cumuli verso ovest. Due cani erano morti nella notte; ne rimanevano sette per il traino della slitta. Venne tracciata la via per un miglio e mezzo verso ovest e costruito un cumulo, ma la densa nebbia convinse gli uomini a non procedere ulteriormente. Non potevano vedere oltre i cento metri e la tenda era ormai nascosta. Ritornati al campo vi rimasero fino alla mattina del 24 febbraio, quando presero la via del ritorno sempre sotto la neve. "Uscimmo dal campo", scrive Mackintosh, "ma, dopo appena quattrocento metri, la nebbia si fece tanto fitta da non lasciarci vedere al di là di un metro. Abbiamo piantato di nuovo la tenda e ora aspettiamo nella speranza che il tempo migliori. Per il ritorno abbiamo scorte solo per dieci giorni; il che significa che dovremo impegnarci con tutte le nostre forze. Queste soste sono preoccupanti; i cani sono affamati: mangiano i finimenti e qualsiasi cinghia si trovi alla loro portata. Non possiamo dare loro più di tre gallette a testa dal momento che noi stessi siamo sotto rigidi razionamenti, ma sono convinto che dovrebbero avere cibo molto più abbondante. Questo è quello che possono ricevere oggi […]. Dopo pranzo il tempo si è leggermente schiarito, ma la luce rimaneva pessima. Decidemmo di muoverci, ma marciare era davvero complicato: non ci sono contrasti, suolo e cielo sono la stessa cosa, non possiamo renderci conto dei rilievi del terreno contro i quali urtiamo con risultati disastrosi. Abbiamo fortunosamente raggiunto il nostro primo cumulo a ovest ma, al secondo, la nebbia tornò ad avvolgere

ogni cosa e dovemmo di nuovo accamparci dopo un percorso di poco più di quattro miglia. I cani avvertono i morsi della fame e divorano qualsiasi cosa vedano. Mangiano tutto a eccezione delle corde. Se non avessimo perso questi tre giorni, avremmo potuto nutrirli bene al deposito di Minna Bluff, ma adesso la cosa è impossibile. Nevica tantissimo".

I giorni seguenti furono disastrosi. Una nuova tormenta portò ancora altra neve e li tenne fermi il 25 e il 26 febbraio. "Fuori regna il caos. La neve, portata dai turbinii del vento, ricopre ogni cosa. I cani sono sepolti e solo un rilievo da cui emerge la punta di uno sci segna il punto in cui si trova la slitta. Vorremmo andarcene, intenzione che l'urlo del vento ci dice irrealizzabile. I sacchi a pelo e i vestiti sono umidi e appiccicosi; per fortuna non gelano perché la temperatura è relativamente alta. Un cane ha abbaiato e Joyce, uscito a vedere, ha trovato che Major, affamato, aveva raggiunto uno sci divorandone le cinghie di cuoio. Un'altro cane si era cibato di tutti i suoi finimenti compresa la tela, le corde, il cuoio e i rivetti di ottone. Temo che i cani non ce la faranno: sono magri e le tormente non fanno che aggravare le cose […]. Abbiamo provviste per una settimana e centosessanta miglia da percorrere: potremmo prelevare dal deposito un altro blocco di provviste per una settimana, ma lo farei a malincuore. Vedremo domani. A Minna Bluff sarà possibile rifornirci".

"Ora siamo ridotti a un pasto al giorno", scrisse Mackintosh il giorno dopo. "Il digiuno ci fa patire ancora di più il freddo. Ci troviamo in uno stato miserevole. L'attesa è già di per sé deprimente, ma ci angustia il fatto di dover usare le provviste sistemate nel deposito per il quale abbiamo così duramente lottato". Il tempo migliorò il 27 e nel pomeriggio Mackintosh e Joyce tornarono al deposito mentre Wild rimaneva al campo a costruire un cumulo e a tentare di far asciugare al sole i sacchi a pelo. Le provviste lasciate al deposito consistevano in due latte e un quarto di gallette (venti chili per ogni latta), tre settimane di scorte per tre uomini divise in sacchi da una settimana e tre latte di petrolio. Mackintosh prese uno dei sacchi settimanali e ritornò al campo. Proseguirono la marcia di ritorno la mattina seguente, e sfruttando la brezza da sud con a una vela innalzata sulla slitta percorsero in quel giorno nove miglia e mezzo. Ma i cani avevano raggiunto il limite: tre di loro, ormai incapaci di muoversi, caddero durante la marcia. Quella sera, per la prima volta da quando

avevano lasciato l'*Aurora*, gli uomini videro il sole abbassarsi sull'orizzonte, avvertendoli della prossima fine dell'estate.

Gli ultimi quattro cani caddero il 2 marzo. "Dopo colazione marciammo discretamente per mezz'ora. Poi Nigger cominciò a barcollare finché cadde sulle zampe. Lo liberammo dai finimenti per farlo marciare accanto a noi, ma aveva dato tutto quanto era in suo potere e da quel momento poteva solo buttarsi su un fianco. Poco dopo cadde Pompey, il mio amico, forse cedendo alla violenza del vento; in questi ultimi giorni si era messo in evidenza, tirando bene e di continuo. Poi si arrese Scotty, il penultimo. Ora giacciono lungo le nostre tracce in attesa di una morte non dolorosa: si raggomitolano nella neve e cadono in un sonno dal quale non si risveglieranno più. Non ci resta che Pinkey. Non è stato fra i migliori della muta, ma lo abbiamo apprezzato. Possiamo nutrirlo abbondantemente e dobbiamo prendercene cura per cercare di rientrare con almeno un cane; siamo noi a trainare la slitta, aiutati dalla vela (il telo del pavimento della tenda) e con la collaborazione di Pinkey. A un certo momento un violento vento di burrasca ci sorprese rovesciando la slitta e strappando la vela dai suoi tiranti; mentre ci preparavamo ad accamparci il vento si fece moderato consentendoci di riparare la slitta e di continuare la marcia.

"Questa sera il vento è forte e gelido. Un altro splendido tramonto: sfumature dorate illuminano il cielo, e la luna confonde i suoi raggi con quelli più vividi del sole che tramonta. Se tutto fosse bello come la scena cui assistiamo, potremmo considerarci in paradiso, ma nella tenda siamo al buio e al freddo e nel mio sacco a pelo sono scosso dai brividi. La pelliccia all'interno è ricoperta dal ghiaccio in cui si trasforma l'aria che espiro. Ci si infila nel sacco, lo si allaccia con le dita gelate e nel mentre si sente scricchiolare il ghiaccio che lo riveste. Poi cominciano a cadere sulla testa le gocce del ghiaccio che si scioglie. A questo punto arrivano i brividi; ci si raggomitola e ci si gira per scaldare il lato del sacco rimasto al riparo. Sotto il corpo si forma una pozza d'acqua. Dopo un paio d'ore ci si può assopire ma, al mattino, si ha la sensazione di non aver dormito per un solo attimo".

La squadra marciò per tre miglia e mezzo il 3 marzo. Il traino della slitta era molto faticoso e Mackintosh decise di togliere i pattini esterni e di raschiare il fondo della slitta. Questi pattini avrebbero dovuto essere tolti prima della partenza e quelli inferiori avrebbero dovuto essere levigati. Per ridurre il carico, abbandonarono gli attrezzi di riserva fra i quali i finimenti

dei cani: con la slitta così alleggerita il traino risultò più agevole. Quella notte la temperatura era di meno trentaquattro, la più bassa registrata fino a quel momento. “Continuiamo al ritmo di un miglio all’ora”, scriveva Mackintosh il 5 marzo. “Il traino su un fondo di marcia appiccicoso ci affatica. Pinkey ci accompagna e speriamo di riportarlo alla base. Gli diamo da mangiare tutto ciò che desidera; dovrebbe farcela”. Il giorno seguente le condizioni di marcia cambiarono grazie a un vento di sud che consentì l’uso della vela, pur imponendo di evitare che la slitta, trascinata sui sastrugi,[1] si rovesciasse. Il governo delle corde e della vela causò altre lesioni da congelamento e in più di un’occasione gli uomini vennero trascinati sul ghiaccio dalla slitta spinta dal vento. Nel pomeriggio cadde l’ultimo cane della muta e venne abbandonato. Mackintosh non volle rischiare di ridurre il ritmo di marcia. La rottura del misuratore della slitta lasciò incerto il cammino percorso in quel giorno. Nella notte il vento rinforzò raggiungendo la mattina del 7 la forza di una tormenta. Rimasero fermi fino alla mattina dell’8. Malgrado la slitta fosse stata alleggerita, il traino era estremamente faticoso per i tre uomini che, con loro disappunto, riuscivano ad avanzare per sei o al massimo otto miglia al giorno. Il 10 marzo raggiunsero Minna Bluff, sulla linea del monte Discovery. Secondo le mie istruzioni il deposito Bluff doveva trovarsi su questa linea mentre, nella marcia verso sud compiuta nella nebbia che cancellava i punti di riferimento, era stato collocato a nord. Mackintosh voleva depositare i rifornimenti nella giusta posizione, che risultava spostata di quattro miglia rispetto alla bandiera del deposito già creato nella marcia a sud. Dopo aver piantato il campo nella posizione corretta, andò con Joyce e Wild a recuperare i rifornimenti.

“Caricammo i rifornimenti sulla slitta coprendoli con la grande bandiera di segnalazione, e ripartimmo alla volta della tenda, ormai nascosta alla vista. Non era stato saggio lasciare al campo la tenda e i sacchi a pelo: avevamo corso il rischio fidandoci del tempo che sembrava potersi mantenere favorevole. Viceversa durante il ritorno la luce andò scemando, tanto che alla fine, con il sole ormai tramontato, procedevamo alla sola luce delle stelle. Dopo quattro ore e mezza avvistammo la piccola tenda verde. Le ultime due ore di un difficile traino al buio furono ancora più faticose: avevamo alle spalle quattordici ore di marcia ininterrotta. Eravamo di nuovo al riparo della tenda, dopo una cena eccellente a base di stufato e

illuminata da una lanterna di fortuna ricavata da un barattolo di alcol denaturato".

Il giorno successivo rimasero nei sacchi a pelo mentre fuori infuriava la tormenta. Il 12 marzo il tempo era di nuovo favorevole; crearono un cumulo di segnalazione per il deposito, che conteneva gallette per sei settimane, tre settimane di razioni complete per tre uomini e tre latte di petrolio. Nel primo pomeriggio ripresero la marcia avanzando verso nord per tre miglia. Il diario di Mackintosh riferisce: "I sacchi a pelo, che non facciamo asciugare da diverso tempo, sono in cattivo stato. Con il calore corporeo facciamo asciugare le calze e altri indumenti che teniamo sotto il maglione per utilizzarli quando ne abbiamo bisogno. Wild ha sistemato in questo modo un intero guardaroba ed è divertente vederlo andare alla ricerca di un paio di calze fra la schiena e gli indumenti. Il momento più difficile è uscire al mattino. È un incubo infilare i *finneskoe*:[2] sono sempre rigidi e gelati, e metterci dentro i piedi impone non pochi sforzi. La *sennegrass* gelata tormenta dolorosamente le dita. Siamo in condizioni miserevoli fino al momento in cui ci mettiamo in marcia: poi il movimento ci riscalda. Nelle nostre conversazioni ci chiediamo spesso cosa sarà avvenuto delle altre squadre: le opinioni sono diverse".

Sabato 13 marzo rimasero nei sacchi a pelo. La tormenta imperversava cancellando ogni cosa. Per risparmiare il cibo, gli uomini consumarono un solo pasto con serie conseguenze sulle loro forze. Joyce e Wild, malgrado fossero rimasti nei sacchi a pelo, avevano principi di congelamento alle dita dei piedi e solo a fatica riuscirono a ristabilire la circolazione: ne soffriva soprattutto Wild con intensi dolori. Il mattino seguente, dopo un fugace miglioramento del tempo, la tormenta riprese prima che riuscissero a lasciare il campo, costringendoli a un altro giorno di sosta nei sacchi a pelo gelati.

Ripresero la marcia il 15 marzo. "Circa alle ventitré la temperatura discese e la tempesta si attenuò. L'umidità dei sacchi a pelo si trasformò in durissimo ghiaccio; passammo la notte girandoci e rigirandoci. La mattina portò un sole che, insieme a una zuppa calda, ci diede un confortante senso di benessere. Il sole splendeva e il tempo era sereno ma freddo. Partimmo alle otto e trenta. Abbiamo perso molto tempo per indossare i *finneskoe*, malgrado ci fossimo alzati presto proprio in previsione di questa faticosa manovra. Sono passate quattro ore prima di poter partire. Il mattino la

superficie di marcia era favorevole, ma limitammo la nostra avanzata alle quattro miglia abituali prima di pranzo. La temperatura era a meno trenta. Il miraggio fa danzare i sastrugi come spiriti di ghiaccio. Joyce li chiama 'fantasmi danzanti'. Dopo pranzo abbiamo marciato bene ma il percorso totale è stato di poco superiore alle sette miglia. Attribuiamo gli scarsi progressi al misuratore della slitta. È strano che nei giorni in cui crediamo di avere marciato a una buona velocità, non si sia fatta più strada rispetto ai giorni in cui abbiamo dovuto battagliare".

"15 marzo. La temperatura questa mattina era a meno trentasette. La notte è stata una delle peggiori. A completare il quadro, mi perseguita il mal di denti, probabile effetto del congelamento alla guancia. Gemendo e lamentandomi, frugai nella cassetta delle medicine senza trovare nulla che potesse attenuare il dolore. Su suggerimento di Joyce, che si era svegliato, misi sul dente un batuffolo di cotone imbevuto di alcol denaturato, con un gran bruciore all'interno della bocca. Allo stesso tempo le dita esposte al freddo (ci saranno stati circa meno trenta gradi) dovevano essere frizionate di continuo. Dopo l'applicazione di alcol denaturato mi infilai nel sacco a pelo ormai rigido per il gelo e continuai a gemere e a lamentarmi finché al mattino il dolore si attenuò, consentendomi di uscire. La notte fu pessima anche per Joyce e Wild, tormentati da dolori ai piedi che, nel mio caso, sono appena accennati. In compenso l'alcol mi ha procurato una terribile piaga alla bocca, anche se il dolore al dente si è calmato. Abbiamo ridotto le razioni giornaliere, cosa che aggrava i congelamenti. Nel pomeriggio la superficie di marcia si è fatta accidentata e la luce è peggiorata per l'addensarsi delle nuvole. Inciampiamo in continuazione perché non riusciamo a distinguere i lati in salita dei sastrugi da quelli in discesa. Avanzando sugli sci abbiamo coperto sei miglia e, alle diciotto abbiamo piazzato il campo. Sto scrivendo seduto nel sacco a pelo. È la prima volta che posso farlo perché di solito il freddo penetra ovunque non appena si lasci aperto il sacco. Questa sera la temperatura è un po' più alta, ma è pur sempre a meno ventinove. Cominciano a scarseggiare i fiammiferi: li usiamo solo per accendere il Primus".

La squadra proseguì la marcia con gli sci ai piedi nella falsa luce del giorno, continuando a cadere fra i sastrugi; si tolsero gli sci dopo due ore accelerando il passo, ma non smettevano di cadere: impossibile distinguere le irregolarità del terreno nella luce incerta, priva di ombre.

Percorsero nove miglia e mezzo e il giorno successivo, 18 marzo, dieci, in una delle migliori progressioni dell'intero viaggio al Sud. "Sono ansioso di avvistare la nave. Tutti portiamo i segni della nostra estenuante marcia. Primo fra tutti Wild: il suo naso ha un aspetto da fare invidia a Punch, le orecchie sono malandate e un alluce è gonfio e nerastro. Joyce ha il naso in buone condizioni ma molte piccole lesioni. La mia mandibola è gonfia per il congelamento alla guancia e una parte del naso è in pessimo stato […]. Abbiamo abbandonato gli sci e continuiamo con i *finneskoe*: il traino della slitta risulta più facile anche se la marcia è meno comoda rispetto a quella sugli sci. Abbiamo incontrato una superficie irregolare per i sastrugi particolarmente alti e un vento freddo che ci soffiava sul viso. Barbe e baffi formano un blocco di ghiaccio. Mi raserò accuratamente prima di affrontare una nuova serie di marce. I baffi coperti di ghiaccio facilitano il congelamento del naso […]. Mi chiedo perché mai si venga da queste parti. Eccoci qua, congelati di giorno e ghiacciati di notte. Che vita!". La temperatura alle tredici di quel giorno era a meno trenta.

La sera del 19 marzo si accamparono accanto a Corner Camp da cui erano partiti il primo febbraio. Il giorno successivo, dopo qualche ora di ritardo dovuta al tempo cattivo, piegarono verso Castle Rock attraversando la zona accidentata dove la barriera tocca terra. Dopo che Joyce sfondò con un piede la neve che mascherava un crepaccio piuttosto largo, cambiarono percorso per evitare analoghi pericoli. Quel giorno percorsero due miglia e mezzo. Mackintosh era preoccupato per la lentezza della progressione ma l'asperità della superficie di marcia non consentiva un'andatura più veloce. Il cibo era stato ridotto quasi alla metà della razione e, pur con questo basso consumo, le scorte esistenti sarebbero finite in due giorni. Il 21 la squadra avanzò per poco più di sette miglia e la zuppa, quella sera, non era "più densa del tè". "Oggi dobbiamo fare una buona marcia: questo è il primo pensiero", scriveva Mackintosh il 22 marzo. "Una volta raggiunto Safety Camp (alla giunzione della barriera con il ghiaccio marino) siamo a posto. Come ultimo espediente possiamo abbandonare la slitta e forzare fino a Hut Point, circa ventidue miglia più avanti […]. La marcia del mattino è stata notevole; ci ha favorito la superficie dura. Così denutriti, il freddo è ancora più penetrante. Abbiamo pranzato alle tredici: ci è rimasto cibo per un pasto completo e una piccola quantità di gallette. La temperatura al momento della colazione era a meno ventuno. L'Erebus emette grandi quantità di

fumo che si spostano verso sud est; si intravede anche qualche riflesso rossastro. La marcia, agevolata dal vento per un paio d'ore, è stata buona anche dopo pranzo. Siamo ansiosi di avvistare Safety Camp". Quel giorno percorsero otto miglia e mezzo.

"23 marzo 1915. Poco dopo aver innalzato la tenda è sopraggiunta nella notte una violenta tormenta che ci tiene prigionieri. I vortici di neve sferzano le pareti della tenda e nascondono ogni dettaglio del terreno circostante. Se la tempesta continua a lungo ci troveremo in serie difficoltà. La colazione con cacao e poche briciole di gallette ci ha scaldato ben poco e, a stomaco vuoto, il freddo è insopportabile".

Il tempo migliorò nel pomeriggio, ma troppo tardi per poter partire. Si rimisero in marcia alle sette del 24, dopo una colazione a base di cacao e briciole di gallette. "Nello zaino non abbiamo altro che poche briciole. Tormentati come siamo dai congelamenti, è stata un'esperienza durissima metterci in movimento; abbiamo dovuto frizionare a lungo le mani per farle riprendere dal freddo cui erano rimaste esposte, senza guanti per pochi istanti. Wild è coperto di piaghe e tutti siamo in pessime condizioni. Ci siamo fatti forza, ma il calore non è tornato in corpo. Dopo due ore di traino Joyce, con la sua vista acuta, ha individuato una bandierina e su di essa ci siamo diretti con tutta l'energia di cui disponevamo. Ben presto si sono delineate alcune casse di viveri che hanno soddisfatto il bisogno di un pranzo sostanzioso. Non ci è voluto molto per mettere alla prova le nostre capacità culinarie. Abbiamo preso del *pemmican* mescolandolo alla farina d'avena e allo zucchero. Mentre accendeva il Primus, Wild ci ha detto che credeva di aver perduto un orecchio. Era l'unica parte del suo viso rimasta intatta – non si contavano le piaghe sul naso, sulle guance e sul collo. Gli ho dato un'occhiata dopo essere entrato nella tenda: l'orecchio aveva un colore verde pallido e l'ho frizionato energicamente, passando poi alle dita. Per accelerare l'operazione, Wild ha avuto la pessima idea di tendere le mani sul Primus procurandosi dei dolori atroci, mentre la circolazione sanguigna ha ripreso bene nell'orecchio. La zuppa calda ci ha fatto rinascere, dandoci nuovamente un po' di calore. Dopo aver rimesso a posto le casse del deposito abbiamo continuato verso Hut. Poco prima di rimetterci in marcia Joyce ha trovato un biglietto in cui Spencer-Smith e Richards ci informavano che le due squadre, arrivate senza incidenti, sarebbero ritornate a Hut. Lieti per queste notizie, abbiamo raggiunto il limite della

barriera constatando che il suo fronte non ci consentiva una sicura discesa sul ghiaccio marino di nuova formazione; dovevamo fare una deviazione seguendo il bordo della barriera e, se il ghiaccio marino fosse risultato inaccessibile, dovevamo trovare modo di passare per Castle Rock. Alle diciannove, non avendo trovato vie di discesa sul ghiaccio marino, ci siamo accampati. Questa notte lasciamo acceso il Primus per cercare di scaldarci. Spero di essere a Hut Point domattina".

Mackintosh e i suoi compagni lasciarono il campo la mattina del 25 marzo con una temperatura di meno trenta e continuarono per Castle Rock dopo aver cercato inutilmente di scendere sul ghiaccio marino. In questa marcia incontrarono tracce di slitta che li condussero a una via di discesa sul ghiaccio. Mackintosh decise di lasciare la slitta su un rilievo ben evidente e di procedere senza bagagli. Poco tempo dopo i tre uomini si arrampicarono sui dirupi di Hut Point e raggiunsero la capanna. "Gridammo senza avere risposta. Gridammo ancora e comparve un oggetto scuro: era Cope, rimasto solo alla capanna. I suoi compagni erano usciti per recuperare i bagagli dalla slitta che anch'essi avevano abbandonato. Cope era malato e per questo non era andato con loro. Ci raccontammo le nostre avventure: l'11 marzo la nave era venuta a prenderli e aveva imbarcato Spencer-Smith, Richards, Ninnis, Hooke e Gaze, lasciando Cope, Hayward e Jack. Preparammo un pasto. Trovammo il lusso di un fuoco acceso nella stufa a grasso, ma quanta sporcizia e che untume! Comunque, al momento cibo e calore hanno la massima importanza. Mentre mangiavamo sono arrivati Jack e Hayward […]. Più tardi ci siamo infilati in sacchi a pelo asciutti. Ce ne sono solo tre e quindi li utilizziamo a turno iniziando dalla nostra squadra […]. Ho trovato qui una lettera di Stenhouse che riferisce quanto ha fatto dopo la mia partenza. Anche la squadra della nave non ha avuto una vita facile".

Mackintosh venne così a sapere che Spencer-Smith, Jack e Gaze, che erano rientrati il 10 febbraio, avevano raggiunto Hut Point senza difficoltà. La terza squadra comandata da Cope era pure stata sulla barriera ma non aveva fatto molto. Avevano provato a utilizzare il trattore a motore che era risultato di scarsa utilità e non avevano fatto molta strada. Il trattore era ora a Hut Point. Le squadre di Spencer-Smith e di Cope erano tornate a Hut Point prima della fine di febbraio.

I sei uomini che si trovavano a Hut Point erano separati dai quartieri d'inverno dall'acqua libera del canale di McMurdo. Mackintosh era naturalmente ansioso di attraversare per raggiungere la nave e incontrare gli altri compagni della squadra di terra, ma non poteva muoversi fino al momento in cui il ghiaccio marino non si fosse consolidato; di fatto non poté raggiungere capo Evans prima dell'inizio di giugno. Il 29 marzo andò a prendere la slitta con Cope e Hayward e la portò fino a Pram Point, a sud di Hut Point, e qui la lasciò per le pessime condizioni del ghiaccio marino. Il tempo era cattivo e, malgrado le basse temperature, il ghiaccio marino di recente formazione continuava a frammentarsi. La stufa a grasso in uso nella capanna produceva in gran quantità una fuliggine untuosa di cui soffrivano sia gli uomini sia gli abiti che indossavano. Il bianco dei loro occhi contrastava nettamente con la tinta profondamente nerastra della pelle. Wild e Joyce avevano seri disturbi da congelamento. Joyce aveva vesciche a entrambi i piedi e alle mani e le sue ginocchia erano gonfie. Jack aveva inventato delle lampade a grasso che facevano poca luce e molto fumo. Mackintosh notava che i compagni della squadra erano abbastanza contenti ma "incredibilmente sporchi" e si dilungava a parlare di bagni e di abiti puliti. Ad aprile le riserve di grasso erano ormai ridotte e tutti gli uomini erano impegnati nella ricerca di foche. Molte ne vennero avvistate e uccise il 15 aprile. Le operazioni di macellazione e di spellatura peggiorarono ancora di più lo stato già miserevole degli indumenti unti e anneriti. Non si può tacere sul fatto che i comandanti delle varie squadre non si siano serviti della ricca letteratura su questa regione per integrare la loro preparazione. Joyce e Mackintosh avevano già avuto esperienze in Antartide: ma tutti avevano la possibilità di trovare dettagliate informazioni nei libri che parlano delle tre ultime spedizioni in questi luoghi.

[1] Creste irregolari, alte anche qualche metro, scavate e plasmate dal vento sulla superficie del ghiaccio.

[2] 'Scarpa finnica' in lingua norvegese; si riferisce agli stivali in pelle di renna usati, insieme alla *sennegrass* che ne integrava le proprietà isolanti, nelle classiche spedizioni polari.

Capitolo quattordicesimo. L'inverno nel canale di McMurdo

Dopo aver imbarcato i sei uomini a Hut Point l'11 marzo, l'*Aurora* era tornata a capo Evans per stabilirvi i quartieri d'inverno nelle immediate vicinanze della baracca utilizzata dal capitano Scott nella sua ultima spedizione. Il 14 marzo la nave era ancorata a circa quaranta metri dalla riva con la prua rivolta verso il mare. L'*Aurora* venne ormeggiata a poppa con sei cavi d'acciaio fissati a due ancore portate a terra e bloccate con del pesante pietrisco; la prua era ormeggiata con le normali ancore di bordo. Successivamente, quando attorno all'*Aurora* si era formato il ghiaccio fresco, una gomena venne trascinata sulla superficie del ghiaccio e fissata a terra. L'ormeggio definitivo della nave era dunque affidato a poppa a sei cavi d'acciaio e a una gomena e, a prua, a due gomene lunghe circa settanta metri e fissate a due ancore. Il 23 marzo Stenhouse sbarcò una squadra formata da Stevens, Spencer-Smith, Gaze e Richards con il compito di dedicarsi alle osservazioni di routine a terra. La squadra si sistemò nella baracca del capitano Scott. Gli uomini erano stati anche incaricati di dare la caccia alle foche per creare scorte di carne e di grasso. Lo sbarco delle

provviste, delle attrezzature e del carbone venne effettuato senza fretta perché si prevedeva di tenere ormeggiata la nave per tutto l'inverno. Ad aprile vennero sbarcate sulla spiaggia alcune tonnellate di carbone ma tempo dopo, con lo scioglimento del ghiaccio marino, gran parte di questo carico andò perduto. La squadra di terra era comandata da Stevens e il suo rapporto, giuntomi con non poco ritardo, descrive succintamente gli avvenimenti.

"Capo Evans, isola di Ross, 30 luglio 1915. Il 23 marzo 1915, una squadra composta da Spencer-Smith, Richards e Gaze sbarcò alla baracca di capo Evans sotto il mio comando. Spencer-Smith aveva il compito di occuparsi esclusivamente dell'attività fotografica. In base alle istruzioni orali da me ricevute, dovevamo anche dare la caccia alle foche per assicurarci scorte di carne e di grasso. Dovevamo inoltre svolgere ricerche scientifiche.

"Abbiamo subito installato gli strumenti meteorologici e avviato osservazioni con i termometri elettrici di rame integrando la scarsa apparecchiatura di cui disponevamo e raccogliendo dati sulla temperatura a terra, sul ghiaccio e nel mare. Gli scienziati della squadra si sono dedicati a tempo pieno ad altre ricerche sperimentali. Abbiamo catturato tutte le foche avvistate. In un paio di occasioni gli uomini della squadra di terra sono stati chiamati a lavorare a bordo.

"Le condizioni meteorologiche sono state variabili, con frequenti tormente che hanno interrotto le comunicazioni con la nave. La squadra di terra ha ricevuto solo le provviste strettamente indispensabili, ma nessun capo d'abbigliamento. Siamo riusciti a portare a terra solo una parte delle attrezzature scientifiche e del bagaglio personale di alcuni di noi.

"La nave era ormeggiata con la poppa verso terra, a una distanza inizialmente superiore ai cento metri. Dalla prua si era dato fondo a due ancore, mentre a poppa la nave era stata ormeggiata con sette cavi a due ancore affondate nel terreno a riva. La tensione sui cavi veniva mantenuta costante, tendendo di tanto in tanto i cavi di terra quando si allentavano e mollando le gomene di prua in modo da avvicinare la nave a terra. Una gomena, fissata a una delle due ancore, venne infilata in un passacavo sotto il lato sinistro del ponte e fissata a una bitta a prua. Dopo un po' di tempo la pressione esercitata dal ghiaccio e dal vento sulla nave portò alla rottura di

tre cavi. Credo che a bordo ritenessero che la nave fosse bene ormeggiata, ma non mancavano le apprensioni nell'equipaggio.

"Nel periodo che ha fatto seguito alle operazioni di ormeggio, la baia si era frequentemente coperta di ghiaccio che si era poi frantumato sotto l'azione delle bufere, non sempre in coincidenza con la fase di massima violenza del vento: anche la marea e le correnti erano coinvolte. Più di una volta infatti il ghiaccio marino è andato in pezzi dopo che la bufera si era del tutto calmata.

"Il 6 maggio il ghiaccio era compatto e gli uomini passavano liberamente dalla riva alla nave. Alle ventitré spirava un vento oscillante fra sud e sud est con una forza di quaranta miglia all'ora. La nave era sempre al suo posto. Alle tre del 7 maggio il vento era immutato, ma sia il ghiaccio sia la nave se ne erano andati. Non l'abbiamo vista muoversi e quindi non sappiamo se fosse danneggiata. L'estremità della gomena era fissata con doppia volta all'ancoraggio e i cavi d'acciaio giacevano allentati a terra. Il pomeriggio del 7 il tempo migliorò leggermente ma la nave non era visibile. La tempesta durò ancora per circa dodici ore. Il giorno seguente il vento girò a nord, ma il 10 ci portò una tormenta da sud est di una violenza mai vista prima. Da allora non abbiamo più saputo nulla della nave, pur avendo adottato dei turni di guardia.

"Subito dopo la scomparsa della nave abbiamo fatto un inventario dettagliato di tutte le scorte a terra e abbiamo razionato il consumo del cibo in modo che, per dieci uomini, possa bastare almeno per cento settimane. Il consumo di carbone è rigorosamente controllato, ma si può fare poco per ridurlo; abbiamo comunque trasportato in vicinanza della baracca il carbone precedentemente scaricato dalla nave e non andato perduto. Anche le scorte di carne sono ridotte. Né la carne, né il carbone potranno durare per due anni. L'estate prossima dovremo assicurarci quelle riserve di carne e di grasso che la stagione invernale non ci permette di accumulare. Abbiamo comunque utilizzato carne e carbone secondo le necessità, ma con il massimo risparmio possibile. A. Stevens".

Gli uomini a terra non persero immediatamente la speranza di vedere il ritorno della nave prima che il ghiaccio compatto bloccasse la baia. Del ghiaccio fresco si era formato più volte nei periodi di tempo calmo, ma era andato in frantumi e si era allontanato altrettanto di frequente con le bufere. Nei primi giorni gli uomini scrutavano il mare nella luce

incerta di mezzogiorno, ma tutto era mascherato da una nebbia densa e opaca. L'8, durante una schiarita di qualche ora portata da un forte vento di nord, non si avvistarono segni della nave e, quando il 10 maggio la squadra si trovò esposta alla più violenta tempesta affrontata fino a quel momento, le speranze si affievolirono. La tempesta durò tre giorni; il vento soffiava a settanta miglia all'ora sollevando densi turbini di neve e la temperatura era scesa a meno ventinove. Secondo gli uomini rimasti a terra, le possibilità che la nave riuscisse a salvarsi in mezzo ai banchi di ghiaccio del mare di Ross erano ben scarse.

Stevens e i suoi compagni fecero un esame della situazione e delle serie difficoltà che avrebbero dovuto affrontare. A bordo della nave erano rimaste molte attrezzature e tutti gli indumenti necessari alla marcia con le slitte. Per fortuna nella baracca avevano trovato viveri e vestiario lasciati dalla spedizione del capitano Scott. Gli uomini uccisero il maggior numero possibile di foche, conservandone la carne e il grasso. Il 2 giugno la squadra ricevette un gradito rinforzo da parte degli uomini costretti a restare a Hut Point in attesa che il ghiaccio marino si fosse consolidato. Mackintosh e i suoi compagni si erano esposti a un certo rischio in quella traversata della baia: poco tempo prima in quell'area la squadra di capo Evans era incappata in zone di acqua libera. A questo punto si trovavano a capo Evans dieci uomini: Mackintosh, Spencer-Smith, Joyce, Wild, Cope, Stevens, Hayward, Gaze, Jack e Richards. L'inverno era calato sull'Antartico e la squadra non si sarebbe potuta muovere prima della fine di settembre. Nel frattempo verificarono tutte le riserve disponibili, fecero progetti per l'estate e affrontarono la vita severa ma non del tutto infelice che l'esploratore polare conduce nei quartieri d'inverno. Il 5 giugno, Mackintosh riesaminò la situazione:

"Stenhouse ha scelto questa baia come ormeggio invernale della nave dopo aver preso in seria considerazione diverse alternative. Aveva ispezionato Glacier Tongue e altri possibili ormeggi, ma ovunque la nave si trovava esposta ai pericoli delle tempeste invernali. In questa baia la nave superò senza danni numerose violente bufere durante le quali il ghiaccio era generalmente rimasto compatto; ma anche quando il ghiaccio si era frammentato, gli ormeggi avevano tenuto. La nave era ormeggiata con la prua a nord a due ancore affondate a proravia e con la poppa a sud con sette cavi e due ancore interrate a riva. Tenuto conto di questo, era pienamente

giustificata la sua convinzione che la nave si trovasse in una posizione sicura. La bufera che trascinò la nave e il ghiaccio fuori dalla baia era molto meno violenta di quelle che l'*Aurora* aveva precedentemente superato. L'incidente prova l'imprevedibilità delle condizioni del tempo e del mare in queste regioni. Io prego e confido che la nave e il suo equipaggio siano salvi. Quando li rivedremo, avranno da raccontarci una storia emozionante".

L'*Aurora* avrebbe potuto trovare un più sicuro ormeggio invernale verso il fondo del canale di McMurdo, in vicinanza di Hut Point, ma avrebbe corso il rischio di rimanere bloccata dai ghiacci anche durante la successiva estate, un rischio che avevo raccomandato a Mackintosh di evitare.

"Nel frattempo facciamo i preparativi per una lunga permanenza. La scarsità di indumenti è la nostra principale preoccupazione. Gli uomini di Hut Point hanno i vestiti che indossavamo allo sbarco il 25 gennaio. Da allora nessuno di noi si è più lavato e non riesco a immaginare un gruppo di persone più malconcio del nostro. Abbiamo tentato di lavarci dopo il rientro, ma la tempesta degli ultimi due giorni lo ha impedito. Qui tutto procede lentamente e ciascuno di noi prende la situazione con filosofia. Stevens è responsabile del gruppo scientifico ed è l'ufficiale superiore a terra. Joyce si occupa dell'equipaggiamento e sta improvvisando il confezionamento di qualche abito dai teli che riusciamo a trovare sul posto. Wild lavora con Joyce; è un tipo allegro e sereno. Nulla lo preoccupa o lo irrita, canticchia in continuazione, racconta storielle o ci tiene allegri con i suoi scherzi. Richards, un giovane australiano instancabile e coscenzioso, tiene il giornale meteorologico: il lavoro che conduce in collaborazione con Jack, anche lui australiano, promette validi risultati. Hayward è un uomo affidabile, responsabile dell'approvvigionamento di grasso di foca. Con lui collabora Gaze, un altro australiano. Spencer-Smith, 'il padre', si occupa delle fotografie e dà una mano nel lavoro generale di routine. Cope è il medico della spedizione.

"La giornata inizia con la colazione. Alle sette, per me, Stevens, Richards e Spencer-Smith; alle nove per gli altri. Dopo aver sparecchiato la tavola e spazzato il pavimento ognuno si dedica al lavoro ordinario giornaliero. Alle tredici abbiamo il 'contropranzo' a base di cibi freddi e cioccolata. Si lavora poi dalle quattordici alle diciassette e, da quel

momento, ognuno può fare quello che preferisce. Dopo la cena delle diciannove giochiamo a carte, leggiamo e scriviamo i nostri diari. Andiamo a riposare presto per economizzare combustibile e luce. La guardia di notte è affidata agli scienziati che, in compenso, possono riposarsi di giorno. Dopo il mio arrivo ho tracciato per tutti il quadro della situazione, sottolineando l'importanza di economizzare combustibile, luce e viveri in considerazione del fatto che potremmo rimanere qui per due anni […]. Non affronteremo le operazioni di marcia con le slitte finché non sapremo qualcosa di più sicuro sul destino dell'*Aurora*. Oso sperare che non si sia verificato un disastro".

Negli ultimi giorni di giugno gli uomini lavarono e ripararono i vestiti, diedero la caccia alle foche, fecero brevi escursioni nei dintorni della baracca e discussero i progetti per il futuro. Avevano cinque cani, fra i quali due femmine senza esperienza di traino. Una cucciolata, venuta alla luce in quei giorni, non sopravvisse per mancanza di cure materne. Gli animali venivano attentamente accuditi e nutriti con abbondante carne di foca.

Il 26 giugno, Mackintosh discusse in una riunione generale i piani per istituire i depositi a sud nel corso della primavera e dell'estate seguenti. "Delineai il quadro generale del problema e invitai i compagni a discuterne i diversi aspetti. Ritenevo che un uomo della squadra dovesse rimanere nella baracca, con il compito di tenere il registro meteorologico e di arricchire i depositi di carne e di grasso. Avrebbe inoltre dovuto trasmettere le mie istruzioni alla nave e condurre poi una squadra al Bluff. Questo doveva essere compito di Richards. Non mancarono le riserve, basate soprattutto sull'importanza di non disperdere le forze del gruppo; in conclusione si rimandò ogni decisione fino al momento in cui i diversi gruppi, dopo essersi già esercitati sul campo, avessero verificato l'efficienza del loro lavoro. In tema di vestiario Joyce e Wild assicurarono che avrebbero fatto del loro meglio per rimediare alla scarsità degli indumenti. Si ritenne prematuro avviare in ottobre una marcia con le slitte sulla barriera, ma non si escluse l'eventualità di un tentativo in questo senso. Furono questi i punti salienti della discussione che si concluse nell'unanime ammissione che non si poteva fare di più […]. Sono convinto che stiamo facendo del nostro meglio".

La squadra sarebbe voluta andare a capo Royds, a nord di capo Evans, ma nella baia, totalmente priva di ghiacci, l'acqua libera impediva la

traversata. A capo Royds si trovava la capanna usata dalla spedizione di Shackleton del 1907-1909: le provviste e i materiali che vi erano rimasti potevano essere molto utili. Joyce e Wild fabbricarono dei *finneskoe* utilizzando alcuni sacchi a pelo di riserva. Mackintosh ricorda che, per risparmiare abiti e calzature, gli uomini non potevano esercitarsi a fondo come avrebbero fatto in condizioni normali. Nella baracca si trovavano scorte di teli e di cuoio e qualcuno si cimentò nella fabbricazione delle scarpe. Vennero uccise molte foche, portando le riserve di carne e di grasso a livelli più che sufficienti per le necessità del momento.

A luglio Mackintosh fece diverse escursioni sul ghiaccio marino verso nord, ma non riuscì ad andare molto lontano. Una fenditura si estendeva in maniera irregolare dall'isola Inaccessible al ghiacciaio di Barne, e al di là il ghiaccio appariva disperso e fragile. La luce migliorava preannunciando il ritorno del sole. Richards e Jack pesavano i carichi destinati alla marcia con le slitte. Il primo agosto, dalla cima della collina alle spalle della baracca, Mackintosh osservò che l'acqua libera si estendeva oltre l'isola Inaccessible verso ovest, concludendo che probabilmente il canale di McMurdo non era mai stato completamente ghiacciato. Una settimana più tardi l'acqua libera si era ulteriormente allargata vanificando le speranze di poter arrivare a capo Royds. Con l'aumento della luce, trovarono intorno alla baracca alcuni oggetti utili, fra cui calze e biancheria lasciata dagli uomini della spedizione di Scott e anche una cassa di bucce d'arancia candite che vennero utilizzate per i dolci. Il 12 agosto nella baracca scoppiò un piccolo incendio. Il sistema di illuminazione ad acetilene installato nella capanna dal capitano Scott era stato riattivato ma, a un certo punto, cominciò a perdere. Si cercò di rintracciare il guasto con una candela accesa, innescando un'esplosione che bruciò alcuni oggetti di legno. Le fiamme furono prontamente sedate: in quella situazione sarebbe stato tragico perdere la baracca.

Mackintosh e Stevens riuscirono a raggiungere capo Royds il 13 agosto. Avevano tentato la via del ghiacciaio di Barne e, dopo aver superato un'area crepacciata, avevano raggiunto i pendii di capo Barne che li condussero al ghiaccio marino, di recente formazione ma abbastanza solido, sul quale raggiunsero rapidamente la capanna di capo Royds. "La porta esterna era aperta", scriveva Mackintosh, "con una pala trovata fuori abbiamo liberato il portico dalla neve che vi si era accumulata. All'interno,

sotto lo sfiato di ventilazione rimasto aperto nel tetto, si era raccolto al centro della capanna un ammasso di neve e ghiaccio. Una volta chiuso lo sfiato, Stevens preparò un pasto mentre io sgombravo il pavimento dalla neve. Ci dedicammo quindi all'inventario delle provviste rimaste, avendo come primo obiettivo il tabacco: c'era una latta di Navy Cut e una scatola di sigari. Abbiamo trovato anche del sapone che ci permetterà di lavarci e di ripulire i vestiti quando saremo di ritorno. Abbiamo cercato invano dei sacchi a pelo, ma su alcuni letti improvvisati con delle casse abbiamo trovato due materassi, un vecchio telo e due coperte. Abbiamo dormito a turno cominciando con Stevens mentre io tenevo acceso il fuoco. In assenza di grasso o di carbone, abbiamo bruciato del legno che riusciva a scaldare chi gli era vicino senza tuttavia portare la temperatura ambiente oltre il punto di congelamento. Sopra la stufa era appeso in bell'evidenza un avviso lasciato dalla squadra di Scott nel quale si raccomandava alle persone che avevano utilizzato la capanna di lasciare i piatti puliti".

Mackintosh e Stevens si trattennero nella capanna anche il giorno seguente, facendo un inventario delle scorte che vi erano rimaste. All'esterno una pila di casse conteneva carne, farina, verdure essiccate e altri viveri in quantità sufficienti a una squadra di sei uomini per un anno. Trovarono diversi indumenti usati ma ancora buoni dopo qualche riparazione. Carichi del loro bottino, ripartirono per capo Evans la mattina del 15 agosto marciando lungo la costa perché il ghiaccio marino era troppo fragile, arrivando a destinazione in due ore. Durante la loro assenza, Wild e Gaze avevano scalato l'isola Inaccessible e Gaze ne era ritornato con un brutto congelamento a un orecchio. Il tabacco venne distribuito a tutti. Il giorno seguente arrivò una tormenta e Mackintosh ebbe ragione di rallegrarsi per aver scelto la giornata adatta alla sua escursione.

La seconda metà di agosto, priva di eventi particolari ma rallegrata dal progressivo ritorno della luce, fu dedicata alla preparazione della marcia con le slitte. Le razioni da consumare durante la marcia erano fatte su una ricetta da me espressamente studiata: assaggiate dagli uomini che avrebbero marciato verso sud, "furono unanimemente definite eccellenti sia per la quantità sia per il sapore". Il 19 agosto vennero catturati tre pinguini imperatore, i primi dopo lo sbarco. Il ritorno del sole era annunciato dalla tinta dorata delle Montagne Occidentali e dal preciso rilievo che aveva assunto la massiccia sagoma dell'Erebus. Il vulcano emetteva grandi nuvole

di fumo nelle quali di quando in quando si rifletteva il rosseggiare del fuoco all'interno del cratere. Stevens, Spencer-Smith e Cope andarono a capo Royds il 20 e vi rimasero fino al 26, quando il sole fece la sua prima apparizione sulla cima dell'Erebus. I giorni precedenti erano stati nuvolosi e il sole, pur essendo ormai sopra l'orizzonte, era rimasto nascosto. "Nella mattina limpida e chiara", scriveva Mackintosh, "i raggi del sole si insinuavano sopra l'Erebus attraverso le nuvole creando grandiosi giochi di luce. La luce ci accecava e nello stesso tempo ci riempiva di allegria. Ci sentivamo come prigionieri messi in libertà. Dall'esterno della baracca guardavo il meraviglioso scenario che mi circondava. Le Montagne Occidentali apparivano nelle loro superbe dimensioni. L'intero profilo di queste cime, distanti ottanta o novanta miglia, si disegnava in un delicato contrasto contro il cielo. Le grandiose pareti di ghiaccio splendevano bianche come alabastro su un fondale scuro. Il cielo a ovest era chiaro al di sopra delle montagne: solo alcuni banchi di nebbia erano distesi intorno alle pendici del monte Discovery. Verso sud si erano addensate compatte fasce di stratocumuli fino a un'altezza di trenta gradi sopra l'orizzonte […]. L'Erebus cominciò a emettere grandi quantità di fumo che si innalzavano fino a un'altezza di qualche centinaio di metri spostandosi verso nord ovest. Le pendici meridionali dell'Erebus erano avvolte in una massa di nuvole". La squadra di capo Royds rientrò nel pomeriggio, lasciando delusi i compagni rimasti nella baracca, che speravano di vederli tornare con del tabacco.

Durante la preparazione delle marce destinate a creare i vari depositi sulla barriera, si era previsto di iniziare dal primo settembre il carico delle slitte per Hut Point. Prima di quella data, Mackintosh aveva discusso a fondo i piani di lavoro con tutti i compagni della squadra. Era convinto che a capo Evans le provviste fossero più che sufficienti, dato che quelle scaricate dall'*Aurora* erano andate ad aggiungersi alle scorte lasciate dalla spedizione di Scott del 1912-1913 e dalla spedizione di Shackleton del 1907-1909. Per le tende e per l'abbigliamento la situazione era più difficile. Ai capi portati con la nave si potevano aggiungere i vecchi indumenti trovati a Hut Point e a capo Evans. Le giacche a vento Burberry erano in parte consunte e poco compatibili con l'avvio di una lunga stagione di marcia con le slitte. I vecchi sacchi a pelo erano stati utilizzati per fabbricare alcuni *finneskoe* o per riparare altri sacchi a pelo. Erano

disponibili tre tende, una nuova sbarcata dall'*Aurora* e due vecchie lasciate dal capitano Scott. Mackintosh aveva slitte a sufficienza ma, dopo le sfortunate esperienze della prima serie di marce con le slitte, erano rimasti solo quattro cani validi. Non bastavano per una muta completa; potevano al più essere utilizzati come aiuto al traino.

Lo schema adottato da Mackintosh, a conclusione di un'impegnata discussione, prevedeva tre squadre, ciascuna formata da tre uomini, che avrebbero marciato con le slitte. Un uomo sarebbe rimasto a capo Evans per continuare le osservazioni meteorologiche durante l'estate. Il trattore a motore lasciato a Hut Point sarebbe stato trasportato a capo Evans e, se possibile, rimesso in funzione. Mackintosh calcolava che le provviste, destinate in parte agli uomini delle tre squadre e in parte ai depositi da creare a sud fino al ghiacciaio di Beardmore, raggiungessero un peso di poco inferiore ai duemila chili. Il primo deposito era destinato a Minna Bluff e da quel punto, avanzando verso sud, un deposito doveva essere lasciato ad ogni grado di latitudine, concludendo con quello ai piedi del ghiacciaio di Beardmore. La prima parte del lavoro consisteva nel traino del carico da capo Evans a Hut Point per una distanza di tredici miglia. Tutte le provviste dovevano essere trasferite lungo il canale di McMurdo; a quelle preventivate per la creazione dei depositi, se ne dovevano aggiungere altre da lasciare a Hut Point nel caso che una squadra, ritornando in ritardo dalla barriera, avesse dovuto svernarvi.

La prima squadra composta da Mackintosh, Richards e Spencer-Smith lasciò capo Evans il primo settembre con una slitta carica di trecento chili di provviste raggiungendo senza problemi Hut Point. A metà della traversata della baia piantarono sul ghiaccio marino una tenda destinata all'eventuale uso da parte delle altre squadre. A Hut Point liberarono dalla neve il trattore e fecero qualche tentativo di rimetterlo in funzione. Tornarono a capo Evans il 3 settembre. In un secondo viaggio a Hut Point si impegnarono nove uomini con tre slitte. Due di queste, trainate dagli uomini, avevano un carico complessivo di seicento chili mentre la terza, più piccola, portava solo i sacchi a pelo ed era trainata dai cani. In questo secondo viaggio soffiava un gelido vento da sud accompagnato da temperature decisamente basse: gli uomini, ancora poco assuefatti, soffrirono non poco i morsi del freddo. Joyce e Gaze avevano i talloni ricoperti di vesciche; il viso di Mackintosh e le dita e le orecchie degli altri

mostravano chiari principi di congelamento. Sulla via del ritorno Gaze non riusciva a poggiare i piedi a terra e fu trasportato su una slitta. Cercarono anche di trainare il trattore a capo Evans ma vi rinunciarono dopo aver percorso un miglio: il motore non funzionava e il traino era troppo faticoso.

Al terzo viaggio a Hut Point parteciparono otto uomini; Gaze e Jack rimasero a capo Evans. Portavano trecento chili di petrolio e poco meno di trecento chili di viveri. Il giorno seguente, 14 settembre, procedettero con le slitte cariche fino a Safety Camp, lungo il bordo della barriera. Questo campo sarebbe stato il punto di partenza della marcia sulla barriera fino al deposito di Minna Bluff. Dopo aver lasciato a Safety Camp le due slitte con trecento chili di petrolio e duecento chili fra farina d'avena, zucchero e altri viveri, rientrarono a Hut Point. In questo viaggio i cani parteciparono al traino. Il giorno successivo Mackintosh e gli altri trainarono a capo Evans la slitta a motore dopo averne fissato le ruote artigliate su un'altra slitta. Superata una pausa dovuta al cattivo tempo, il 24 settembre una squadra di otto uomini trainò un altro carico a Hut Point continuando per Safety Camp il giorno successivo. Rientrarono a capo Evans il 26. Nel frattempo Richards aveva revisionato la slitta a motore provandola in qualche giro sul ghiaccio marino con risultati poco soddisfacenti; Mackintosh decise di rinunciare a ulteriori tentativi.

"Ognuno di noi è impegnato fino al collo nel lavoro", riporta l'ultima nota del diario lasciato da Mackintosh a capo Evans. "Tutta l'attrezzatura è stata controllata e gli indumenti sono stati rammendati per l'ultima volta. Abbiamo improvvisato delle calzature per sostituire i *finneskoe* di cui siamo seriamente a corto; Wild ha fatto un eccellente paio di scarpe utilizzando una vecchia coperta da cavallo trovata qui e il suo modello è stato copiato da altri. Mi sono fabbricato un paio di guantoni impiegando un vecchio sacco a pelo. L'altra sera ho fatto un bagno, il secondo da quando sono qui […]. Chiudo oggi, 30 settembre, questo diario che lascio qui insieme ad altri miei documenti. Domani partiamo per Hut Point. Il gruppo che istituirà i depositi è formato da nove uomini: oltre a me ci sono Stevens, Spencer-Smith, Joyce, Wild, Cope, Hayward, Jack e Richards. Gaze, che ancora soffre per il congelamento ai piedi, rimane qui e verrà probabilmente sostituito da Stevens dopo il nostro primo viaggio. Con noi portiamo tre mesi di viveri da lasciare a Hut Point. Continuerò il mio giornale su un altro quaderno che porto con me".

I nove uomini raggiunsero Hut Point il primo ottobre e completarono il carico. Sulla barriera dovevano essere trainate tre slitte e tre tende da tre squadre così composte: squadra 1, Mackintosh, Spencer-Smith e Wild; squadra 2, Joyce, Cope e Richards; squadra 3, Jack, Hayward e Gaze. Il 3 e il 4 ottobre vennero portati a Hut Point i materiali rimasti al campo di metà strada, e altri materiali furono trasportati a Safety Camp. Il cattivo tempo ritardò fino al 9 ottobre la partenza delle squadre dei depositi.

Capitolo quindicesimo. Allestimento dei depositi

Il resoconto di Mackintosh sulle marce eseguite nell'estate 1915-1916 per allestire i depositi è andato perduto: aveva tenuto un diario e lo portava con sé quando, nell'inverno seguente, scomparve fra i ghiacci marini. Le annotazioni di Joyce, di Richards e di altri componenti del gruppo coinvolto in queste avventure hanno consentito di ricostruirne la storia che è un documento del caparbio impegno con cui gli uomini affrontarono le difficoltà e i pericoli di quest'impresa. Con il senno di poi è facile dire che fu un errore avviare, subito dopo lo sbarco del 1915, una marcia relativamente breve, ma con cani poco allenati e non ancora addestrati. Resta il fatto che quasi tutti gli animali morirono prima che fosse giunto il momento di dare avvio alle più impegnative marce del 1915-1916. In quei sei lunghi mesi le slitte furono trainate da uomini che soffrivano di congelamenti, di scorbuto, di cecità da neve e di profonda debolezza. Tuttavia allestirono i depositi nelle posizioni previste e, se la squadra del mare di Weddell fosse riuscita ad attraversare il continente, avrebbe trovato viveri e combustibile nei posti concordati.

Il 9 ottobre nove uomini si trovavano a Hut Point con le provviste per la loro marcia e con i materiali destinati ai depositi. I cani superstiti erano a capo Evans con Gaze che, avendo un piede ulcerato, era stato temporaneamente sostituito da Stevens nel gruppo di Hut Point. Una modesta quantità di materiali era già a Safety Camp sul bordo della barriera. Mackintosh voleva creare un grande deposito a Minna Bluff, distante settanta miglia da Hut Point. Da qui sarebbe partita la marcia per il monte Hope alla base del ghiacciaio di Beardmore, punto previsto per il deposito più avanzato.

La squadra di nove uomini partì da Hut Point il 9 ottobre: legati a un'unica corda trainavano tre slitte e raggiunsero Safety Camp nel primo pomeriggio. Aggiunsero altro materiale al carico delle slitte, portandolo a poco meno di mille chili, e continuarono verso la barriera. Il traino era troppo faticoso e si accamparono dopo mezzo miglio. Nella speranza di facilitare la progressione, Mackintosh decise di marciare con le tre slitte separate, facendone trainare ciascuna da tre uomini. In quel giorno e nel giorno seguente avanzarono solo per quattro miglia. Joyce annotava che non aveva mai faticato tanto, sia per la superficie di marcia cedevole sia per il peso da trainare che raggiungeva il quintale per ogni uomo. Il nuovo sistema adottato non era un successo: erano troppo grandi le differenze nella forza dei singoli e nel carico delle slitte. Ne discussero e, il giorno seguente, Mackintosh decise di andare avanti insieme a Wild e a Spencer-Smith con una slitta relativamente leggera, lasciando a Joyce e agli altri cinque compagni il compito di trainare le due slitte con il resto del carico; questo sistema, evidentemente più efficace, divenne la regola anche nelle marce successive. La temperatura in certe ore del giorno scendeva fino a meno trentaquattro e gli uomini, che sudavano abbondantemente mentre trascinavano i loro carichi sotto il sole, si trovavano a malpartito nei loro abiti umidi e ghiacciati durante la notte. Il 13 ottobre Joyce scaricò alcune razioni e qualche abito di riserva: con il carico così alleggerito riuscì a procedere più agevolmente. Lungo il percorso, spesso ostacolato da ampi crepacci, costruiva cumuli di neve come guida per il ritorno. Le condizioni di marcia, rese difficili da venti contrari persistenti e spesso accompagnati da nevicate, esponevano la squadra al rischio di congelamenti. Quando la superficie di marcia era dura, il traino diventava discretamente agevole, ma

gli uomini scivolavano e cadevano in continuazione, “in tutto simili a ballerini di danza classica”.

Il 20, grazie a un vento di nord, poterono avanzare rapidamente utilizzando una vela; nel pomeriggio, Jack avvistò un palo di bambù e Joyce si rese conto che segnalava un deposito che lui stesso aveva creato per la mia squadra Farthest South del 1908. Scavò nella speranza di trovare qualcosa, ma il deposito era stato svuotato. La squadra di Joyce raggiunse il deposito del Bluff la sera del 21, due giorni dopo l’arrivo di Mackintosh, che aveva scaricato sul posto ottanta chili di provviste; Joyce lasciò una slitta con centotrenta chili di carico. Il fatto più interessante del viaggio di ritorno fu il ritrovamento di una nota per il capitano Scott lasciata da Cherry Garrard il 19 marzo del 1912, pochi giorni prima che il capitano Scott morisse nel suo ultimo campo più a sud. Una slitta capovolta segnalava in quel punto l’esistenza di un deposito di gallette per i cani e di petrolio, creato da una squadra del capitano Scott. Joyce raggiunse Safety Camp il 27 e, dopo aver scaricato tutte le attrezzature di riserva, mosse in direzione di Hut Point nel pieno di una tormenta. Le slitte rischiarono di scivolare in un precipizio ai margini della barriera e, pochi momenti dopo, Stevens cadde in un crepaccio per tutta la lunghezza della fune di traino. Il diario di Joyce racconta: “Abbiamo avuto un bel da fare a recuperarlo dato che, non avendo una corda da montagna, dovevamo affidarci a quella di traino. Ma è andato tutto bene. Abbiamo poi proseguito faticosamente; la mia faccia, esposta al gelo nell’impegno di individuare la strada da percorrere, ha molto sofferto per il vento e per la neve. Siamo arrivati a Hut intorno alle diciannove e trenta, dopo una marcia durissima. Trovammo qui il capitano e la sua squadra che erano arrivati tre giorni prima; c’era anche Gaze con i cani. Un buon pasto ci fece dimenticare questo giorno di duro lavoro”.

Mackintosh decise di impiegare i cani nel secondo viaggio verso Bluff. Con il loro aiuto sperava di riuscire a trainare carichi più pesanti. Fu quindi necessario inviare una squadra a capo Evans per prendere il *pemmican*. Il 29 ottobre Mackintosh stesso, insieme a Wild e a Spencer-Smith, partì di nuovo verso sud. La slitta si capovolse sul pendio che portava al ghiaccio marino e l’intelaiatura della loro tenda si ruppe. Non sembrava trattarsi di un danno grave e la squadra scomparve presto dietro capo Armitage. Joyce rimase a Hut Point con l’incarico di rifornirsi del cibo per i cani a capo Evans e di ripartire verso sud al più presto possibile.

Stevens, Hayward e Cope partirono per capo Evans il giorno seguente, mentre Joyce si occupò di riparare le slitte. Cope, Hayward e Gaze rientrarono da capo Evans il primo novembre; Stevens era rimasto alla base. Una nuova tormenta ritardò la partenza verso sud fino al 5 novembre. Gli uomini, agganciati alle slitte sovraccariche insieme ai quattro cani, avanzarono a fatica sulla neve cedevole. Coprirono cinque miglia e mezzo il 6, poco più di quattro miglia il 7 e quasi nove miglia il 9 con l'aiuto del vento di nord. Marciando sulla superficie della barriera passarono accanto a una grande frattura del ghiaccio profonda circa venti metri. Joyce pensava che risultasse dal cedimento di un crepaccio. "Scattammo qualche fotografia: si tratta di uno straordinario avvallamento con pareti alte almeno venti metri di un ghiaccio azzurro fortemente crepacciato e mascherato da formazioni nevose sovrastanti. Venendo da nord con tempo coperto si potrebbe facilmente superarne il bordo ed esserne inghiottiti". L'11 novembre incontrarono un'altra gola dai bordi crepacciati; raggiunsero il deposito del Bluff il 14, constatando che potevano lasciarvi trecento chili di provviste. Diversi giorni prima vi era giunto Mackintosh depositando ottantacinque chili di materiali.

Joyce ritornò a Hut Point il 20 novembre dopo una giornata piena di avventure. Al mattino la superficie di marcia era buona e avanzarono rapidamente. Alle dieci e trenta la squadra corse numerosi rischi in una zona di ghiaccio tormentato da fenomeni di pressione e da molti crepacci. "Dopo pranzo finimmo improvvisamente su quattro crepacci. Jack cadde e cominciò a scivolare; per cambiare direzione avremmo dovuto districarci faticosamente fra i crepacci: così li attraversammo in una corsa tanto sfrenata da costringere i cani a seguirci con grandi balzi. Alle quattordici il tempo si fece scuro rendendo difficile l'orientamento. Decisi di arrivare a Hut Point e vi giungemmo alle diciotto e trenta dopo aver percorso ventidue miglia: un risultato di tutto rispetto. Ho avuto un grave attacco di cecità da neve che ho curato con la cocaina; ne ha sofferto anche Hayward. Entrambi siamo rimasti a riposo con gli occhi bendati per tre giorni".

I due uomini erano di nuovo in azione il 24 novembre e il gruppo partì verso sud il 25. Mackintosh li precedeva di poco, ma il 28 le due squadre si riunirono e concordarono i programmi. Mackintosh avrebbe continuato per il deposito al Bluff portando un carico di provviste al deposito lasciato all'ottantesimo parallelo Sud nel corso della precedente

stagione. Joyce, dopo aver lasciato il suo terzo carico al Bluff, sarebbe tornato a Hut Point: qui avrebbe fatto un ultimo carico con il quale sarebbe tornato a sud per ricongiungersi con l'altra squadra e con questa procedere verso il monte Hope.

Il 2 dicembre Joyce lasciò un carico di trecentotrenta chili al deposito del Bluff, rientrò a Hut Point il 7 dicembre e, dopo un adeguato riposo per gli uomini e per i cani, ripartì verso sud il 13 dicembre. Fu la peggiore marcia della sua squadra. Dovettero superare molti crepacci e rimasero bloccati da sette successive tormente tra il 16 e il 27 dicembre. Trascorsero il Natale in una faticosa lotta contro la neve cedevole e un vento gelido e turbinoso. Raggiunsero il deposito al Bluff il 28 dicembre e constatarono che Mackintosh, anch'egli in ritardo per il cattivo tempo, era partito due giorni prima per il deposito a 80° Sud. Il deposito del Bluff era ormai ben rifornito: vi avevano trasportato fra i milletrecento e i millequattrocento chili di provviste destinate alle squadre che avrebbero lavorato più a sud; a queste scorte si aggiungevano quelle depositate nei mesi precedenti.

Joyce partì dal deposito del Bluff il 29 dicembre e raggiunse l'altra squadra due giorni dopo. Mackintosh ordinò a Joyce di procedere con la sua squadra fino alla latitudine di 81° Sud e di lasciarvi un deposito. Avrebbe poi dovuto rimandare tre uomini a Hut Point e procedere fino alla latitudine di 82° Sud, dove avrebbe lasciato un altro deposito. Se le provviste l'avessero permesso, doveva avanzare fino a 83° Sud. Per parte sua, Mackintosh avrebbe rinforzato il deposito a 80° continuando poi verso sud. Evidentemente con queste istruzioni mirava a premunirsi contro l'eventualità di un mancato ricongiungimento delle squadre. I cani trainavano bene e, malgrado il loro numero ridotto, erano di grande aiuto. In quel momento le squadre avevano lasciato capo Evans da novanta giorni e "tutti gli uomini si sentivano in forma".

Nella realizzazione di questi piani Joyce si trovò a fronteggiare un serio ostacolo legato al cattivo funzionamento di uno dei due fornelli Primus della squadra. I fornelli erano stati usati nel corso della spedizione del capitano Scott e, già all'inizio della marcia per i depositi, non erano nelle migliori condizioni. Il guasto irreparabile di uno dei fornelli sarebbe stato catastrofico: una squadra non può marciare se è priva dei mezzi per sciogliere la neve e per preparare un pasto caldo. Se Joyce avesse preso il

fornello difettoso nella sua marcia oltre il deposito a 80° Sud, la sua squadra sarebbe dovuta rientrare alla latitudine di 81° compromettendo il successo di tutta la marcia per i depositi di quella stagione. Decise di rimandare indietro tre uomini dal deposito a 80° Sud che aveva raggiunto il 6 gennaio del 1916. Cope, Gaze e Jack che facevano parte di questa squadra di ritorno presero il Primus difettoso e un carico leggero e, a prezzo di una durissima marcia senza cani, raggiunsero capo Evans il 16 gennaio.

Joyce, Richards e Hayward proseguirono con un carico che, oltre al peso della slitta, comprendeva cinquecentottanta chili fra razioni per dodici settimane di marcia, cibo per i cani e materiali per i depositi. A intervalli regolari costruivano cumuli di segnalazione per la guida ai depositi. Joyce si preoccupava di garantire ai cani una buona nutrizione che comprendeva una zuppa calda ogni tre notti. "Vale la pena di trattarli bene per il fantastico lavoro che fanno. Se riusciamo a portarli fino a 82° di latitudine, devo onestamente riconoscere che è grazie al loro lavoro che ce l'avremo fatta". L'8 gennaio Mackintosh raggiunse Joyce e da quel momento le due squadre, in tutto sei uomini, continuarono insieme. Marciarono con tempo coperto e nebbioso il 10, l'11 e il 12 gennaio, marcando la rotta con cumuli di segnalazione sormontati da un pezzo di tela nera. Riuscirono a tenere un percorso pressoché rettilineo tenendo i cumuli in linea con le slitte e costruendone dei nuovi prima che sparissero alla vista quelli già eretti. La sera del 12 raggiunsero la latitudine di 81°: qui costruirono un grande cumulo che segnalava un deposito di razioni per tre settimane sufficienti a una squadra di marcia con le slitte composta da tre uomini. Questa quantità, sufficiente a dodici uomini per cinque giorni, era per metà destinata alla squadra transcontinentale e, per l'altra metà, alla marcia di ritorno della squadra dei depositi.

Il 13 gennaio la squadra continuò verso sud con tempo cattivo. "Dopo esserci consultati abbiamo deciso di continuare", scrisse Joyce. "Malgrado la fitta nebbia e l'abbondante nevicata, vale la pena di fare questa fatica. Con molta pazienza teniamo la direzione costruendo cumuli di segnalazione ogni duecento metri e riusciamo a progredire in condizioni che non sembra vogliano cambiare. Abbiamo fatto a pezzi un vecchio paio di pantaloni di Richards per rendere visibili i cumuli. Siamo sorpresi per essere riusciti ad avanzare malgrado la neve e la superficie di marcia crostosa. Abbiamo fatto poco più di cinque miglia prima di pranzo. I cani

lavorano in modo splendido. Non so cosa avremmo potuto fare senza di loro […]. Nell'intera giornata abbiamo percorso dieci miglia e mezzo, un risultato eccezionale se si considerano la superficie di marcia e le condizioni del tempo".

Il 14 il tempo migliorò e gli uomini riuscirono a prendere dei punti di riferimento sulle montagne a ovest. Avanzarono speditamente nei giorni successivi con tappe giornaliere fra le dieci e le tredici miglia e raggiunsero la latitudine di 82° Sud la mattina del 18 gennaio. Anche qui il deposito, come quello a 81° Sud, conteneva cinque giorni di viveri per dodici uomini. Mackintosh aveva difficoltà con il suo Primus, e questo impedì di separare ancora le due squadre. Si decise di proseguire insieme per creare l'ultimo deposito alla base del monte Hope ai piedi del ghiacciaio di Beardmore alla latitudine di 83° 30' Sud. Continuarono ancora oltre il deposito avanzando di cinque miglia prima di accamparsi la sera del 18.

Le slitte erano ormai relativamente leggere e il 19 le due squadre coprirono un percorso di tredici miglia e mezzo. Cominciarono a delinearsi nuove difficoltà: Spencer-Smith soffriva di dolori e di gonfiore alle gambe e il traino della slitta lo affaticava. Il 21 Joyce scriveva che Smith stava male e che Mackintosh mostrava chiari segni di esaurimento. A una distanza di circa trenta miglia davanti a loro si profilava una montagna che ritenevano essere il monte Hope. Spencer-Smith, che aveva marciato con molto coraggio e senza mai il minimo lamento, ripartì con la squadra al mattino e continuò fin quasi a mezzogiorno. A questo punto dichiarò la sua incapacità a proseguire e Mackintosh ordinò una sosta. Spencer-Smith suggerì che gli altri continuassero la marcia verso il monte Hope lasciandolo sul posto con una tenda e delle provviste; sostenne questa sua coraggiosa proposta assicurando Mackintosh che il riposo lo avrebbe rimesso in condizione di riprendere la marcia al loro ritorno. I compagni accettarono dopo una breve riflessione. Mackintosh riteneva che l'ultimo deposito doveva comunque essere allestito e che ogni ritardo sarebbe stato pericoloso. Spencer-Smith fu lasciato in una tenda con dei viveri, una slitta e l'assicurazione che la squadra sarebbe stata di ritorno in una settimana. Si cercò di rendere il più possibile confortevole l'interno della tenda con il cibo a portata di mano dell'infermo. Dopo il pranzo, Spencer-Smith salutò i compagni con un affettuoso arrivederci e la squadra proseguì per altre sei o sette miglia.

Quella notte una sola tenda era disponibile per i cinque uomini ma, con una temperatura sotto zero, nessuno si lamentò dell'affollamento.

Il 23 gennaio una fitta nebbia cancellava ogni dettaglio del paesaggio e, poiché i riferimenti alle montagne erano indispensabili, la squadra dovette accamparsi alle undici dopo aver percorso quattro miglia. La situazione non migliorò il giorno seguente e solo la mattina del 25 il gruppo si rimise in moto riuscendo a percorrere diciassette miglia e tre quarti per accamparsi alle diciotto ai margini della "più gigantesca formazione da pressione del ghiaccio" che Joyce avesse mai visto. Nella marcia verso le montagne avevano incontrato la tremenda seraccata generata dalla penetrazione del ghiacciaio di Beardmore nella barriera.

"Decidemmo di non smontare il campo", continua il racconto di Joyce del 26 gennaio. "Il capitano, Richards e io ci legammo in una cordata che guidai nel tentativo di trovare un passaggio. Attraversammo grandi crepacci, in molti altri dovemmo discendere per poi risalire e, alla fine, guadagnammo il culmine di una cresta elevata affacciandoci su una scena impressionante. Immaginatevi migliaia di tonnellate di ghiaccio frantumate fino a una profondità di un centinaio di metri. Scattammo qualche fotografia e poi andammo verso est. Alla fine trovammo un passaggio che ci permetteva di traversare superando alcuni piccoli crepacci in direzione del monte Hope, o di quello che speravamo fosse il monte Hope. Potevamo vedere davanti a noi un grande ghiacciaio, che crediamo fosse quello di Beardmore, dominato da questa montagna in una posizione che sembra riportata in modo errato dalla carta [non era errato – *E.H.S.*]. Eravamo quasi giunti al piede del ghiacciaio, quando Richards notò degli oggetti che risultarono essere due slitte del capitano Scott, piantate verticalmente ma per tre quarti sommerse dalla neve. Eravamo dunque sicuri di essere arrivati all'obiettivo per il quale ci eravamo tanto affaticati. Risalimmo la china del ghiacciaio e dopo un miglio e un quarto ci trovammo di fronte al grande ghiacciaio di Beardmore che si estendeva verso sud. È largo più di venticinque miglia – una vista meravigliosa. Tornammo al campo, distante sei miglia. Eravamo partiti alle otto ed eravamo di ritorno alle quindici, una buona mattinata di lavoro. Pranzammo e alle sedici ripartimmo con due slitte accampandoci alle diciannove. Wild, Hayward e io lasciammo sul ghiacciaio un deposito con viveri per due settimane. Fissammo il materiale a una slitta rotta coprendo il tutto con una grande bandiera. Dopo aver

scattato due fotografie, tornammo indietro arrivando alle ventidue e trenta. È stata una lunga tirata ma, alla fine, ero lieto di aver completato il lavoro […]. Andammo a riposo a mezzanotte. Distanza percorsa, ventidue miglia".

A causa di una tormenta e di una fitta nevicata la squadra rimase al campo fino alle quindici e trenta del 27. Partirono approfittando di una schiarita, superarono la zona crepacciata e montarono le tende alle diciannove, con Joyce che soffriva di cecità da neve. Erano sulla via di un ritorno lungo trecentosessantacinque miglia. Il 28 percorsero sedici miglia e mezzo con Joyce totalmente cieco che, pur marciando legato ai tiranti della slitta che lo guidavano "continuava a fare la sua parte nel traino". Nel pomeriggio del giorno seguente raggiunsero il campo dove avevano lasciato Spencer-Smith: infilato nel sacco a pelo, era del tutto incapace di camminare. Il diario di Joyce riporta in questa data previsioni pessimistiche sull'immediato futuro perché prevedeva che anche Mackintosh non sarebbe riuscito ad affrontare la marcia di ritorno. "I cani stanno ancora bene", aggiungeva. "Se riusciranno a resistere fino a 80° Sud, saremo in grado di nutrirli abbondantemente e di riportarli indietro e, se la nave sarà tornata, prometto che vivranno felicemente il resto della loro vita".

Rimasero al campo il 30, bloccati dalla tormenta. Il 31 la squadra marciò per otto miglia con Spencer-Smith avvolto nel sacco a pelo e disteso su una slitta. Era sofferente e debole: dovevano sollevarlo e trasportarlo, ma non si perse mai d'animo. Con i compagni parlava in toni sereni anche quando erano evidenti le sue sofferenze e la sua debolezza. Il primo febbraio percorsero tredici miglia. Il giorno successivo abbandonarono una slitta per ridurre il carico e continuarono con l'ultima slitta, sulla quale trasportavano Spencer-Smith disteso sopra le provviste e le attrezzature. Avanzarono per quindici miglia e mezzo e raggiunsero il deposito a 82° Sud il 3 febbraio. Qui prelevarono provviste per una settimana lasciando due settimane di viveri per la squadra transcontinentale. Joyce, Wild, Richards e Hayward si sentivano bene, mentre Mackintosh era debole e zoppicava; le condizioni di Spencer-Smith erano allarmanti. La marcia, favorita da forti venti del sud, era decisamente buona. Il misuratore della slitta registrò sedici miglia il 4 febbraio; diciassette miglia e mezzo il 5; diciotto miglia e mezzo il 6 e tredici miglia e mezzo il 7, quando raggiunsero alle dieci e trenta il deposito a 81° Sud, dal quale prelevarono provviste per una settimana lasciandone altre in quantità doppia.

Proseguirono senza incidenti verso il deposito a 80° Sud, che raggiunsero nel tardo pomeriggio del 12 febbraio con tappe veloci, malgrado le cattive condizioni della superficie di marcia e del tempo. Qui le scorte erano consistenti e la squadra prese razioni per quindici giorni (calcolate sulla base di tre uomini) lasciandone quasi il doppio per gli uomini del gruppo transcontinentale. Sembrava che le condizioni di Spencer-Smith fossero lievemente migliorate e tutti si rallegravano per i rapidi progressi della marcia. Il 14, il 15 e il 16 febbraio furono giorni difficili: con una superficie di marcia cedevole, gli uomini affondavano spesso fino al ginocchio, i cani si affaticavano e le distanze giornaliere si ridussero a circa otto miglia. La debolezza di Mackintosh andava aggravandosi. Quando il 18 febbraio la squadra si trovava a dodici miglia dal deposito del Bluff, una furiosa tormenta destinata a durare cinque giorni bloccò la marcia. Le razioni vennero ridotte il secondo giorno e dimezzate a partire dal terzo.

"Ancora tormenta", scriveva Joyce il 20. "La situazione è seria, sia per il nostro malato sia per le provviste che scarseggiano. Le scorte per i cani sono quasi finite e dobbiamo ridurre a metà le loro razioni. Noi siamo a una tazza di zuppa in tre con una galletta e una zolletta di zucchero. Il fatto più grave è che il petrolio sta finendo. Abbiamo molto tè ma non abbiamo carburante per prepararlo". Gli uomini del gruppo di Mackintosh non stavano meglio. Mackintosh non si sentiva bene; aveva dubbi sulla sua capacità di riprendere la marcia, ma era deciso a tentare.

"Sempre tormenta", scrive Joyce il 21. "Siamo distesi nelle pozze d'acqua che si formano sotto di noi, costretti a rimanere immobili nello stesso posto per così tanto tempo. Non so cosa faremo se la situazione non migliora. La tormenta continua senza pause. Oggi abbiamo mangiato una tazza di *pemmican* in tre, una galletta a testa e due tazze di tè in tre". Il petrolio era finito ma Richards aveva improvvisato un fornello versando in un boccale dell'alcol (normalmente usato per avviare il Primus), incendiandolo e tenendo sopra la fiamma un secondo boccale. Ci volle una mezz'ora per sciogliere una tazza di neve e per scaldarla. "La stessa storia, la tormenta non smette", scriveva Joyce ventiquattr'ore dopo. "Praticamente il cibo è finito a eccezione del tè e dello zucchero. Dopo una lunga discussione, Richards, Hayward e io abbiamo deciso di metterci in marcia domani con qualsiasi tempo se non vogliamo fare la fine del

capitano Scott e della sua squadra. Nell'altra tenda tutto sembra essere tranquillo, solo di tanto in tanto Wild accenna a una canzone che ci fa capire che sono ancora nel mondo dei vivi. Questa sera abbiamo dato ai cani le ultime razioni che abbiamo per loro: dovremo affrettarci a partire perché gran parte del successo dipende da loro". Il diario di Joyce racconta questa loro impresa.

"23 febbraio, mercoledì. Alle undici abbiamo intravisto un'apertura fra le nuvole e un raggio di sole. Abbiamo deciso di mangiare ciò che avevamo previsto di consumare durante la marcia, avvertendo il gruppo del capitano che saremmo partiti subito dopo il pasto. Ho parlato con Wild, che mi ha detto di avere ancora un sacco di farina d'avena, un po' di Bovril, un sacco di cioccolato e diciotto gallette: quindi stanno molto meglio di noi. Dopo pranzo abbiamo liberato la slitta sepolta sotto la neve. Abbiamo lavorato per due ore rendendoci conto di quanto fossimo deboli: dopo due palate di neve avevamo già il fiato corto. È la conseguenza dell'essere rimasti immobili praticamente senza cibo. Una volta liberata la slitta, abbiamo dovuto trascinarla attorno alla tenda del capitano per evitare alcuni voluminosi e alti sastrugi. Siamo partiti alle quattordici e venti avanzando con frequenti fermate per sistemare la vela. Alle quindici e venti il capitano, che si era legato dietro la slitta, si rese conto che non era più in grado di camminare. Dopo averne discusso con Wild e gli altri, decisi di montare la loro tenda, affidando a Wild il compito di accudire Spencer-Smith e il capitano: noi avremmo proseguito al meglio verso il prossimo deposito che era a non più di dodici miglia da lì. Li abbiamo sistemati e siamo ripartiti alle quindici e quaranta; ho assicurato Wild che saremmo tornati il più presto possibile, il 26 o il 27, tempo permettendo, ma appena li abbiamo lasciati ha cominciato a nevicare e il sole si è oscurato: in quelle condizioni ci siamo resi conto che, pur avendo quattro cani, non riuscivamo a fare più di tre quarti di miglio all'ora. La superficie di marcia è pessima e spesso vi si affonda fino alla cintola. Abbiamo marciato fino alle diciotto e trentacinque, alzando la tenda sotto l'ululato della tormenta; il mio piede ha brutti principi di congelamento. Dopo tutto questo lavoro abbiamo cenato – una tazza di tè e mezza galletta. A riposo alle ventuno. La situazione è tutt'altro che allegra: la superficie di marcia è la peggiore che io abbia mai incontrato in tutti i miei viaggi in queste regioni".

Mackintosh era rimasto in piedi quanto era umanamente possibile. Le note della marcia a sud dicono che sostanzialmente non potesse continuare oltre il deposito a 82° Sud; gli uomini del suo gruppo avrebbero voluto che si fermasse con Spencer-Smith alla latitudine di 83° Sud, ma il capitano sentiva la responsabilità del lavoro da compiere e non era disposto a tirarsi indietro. Da parecchie settimane soffriva per quella che scherzando definiva "una gamba stirata", in realtà dovuta allo scorbuto. Il 2 febbraio, prima di cedere, aveva marciato per mezz'ora sostenuto da Richards. Spencer-Smith peggiorava. Wild, che doveva occuparsi dei due invalidi, era in discrete condizioni. Joyce, Richards e Hayward avevano difficoltà a raggiungere il deposito pur con una slitta scarica. Un tentativo di compiere questa marcia trasportando i due compagni malati sarebbe riuscito fatale a tutta la squadra.

"24 febbraio, giovedì. Alzati alle quattro e trenta; abbiamo preso una tazza di tè e mezza galletta. In marcia alle sette. Neve e tormenta come ieri. Richards, che segna il percorso con i cumuli, ha difficoltà a regolare la bussola entro i dieci gradi a causa del vento. Nella mattinata abbiamo sostato a intervalli di un quarto d'ora, per l'affanno della fatica. Ogni volta che la slitta incappava in un ammasso di neve, vi affondava, anche se pesa solo un centinaio di chili, e per smuoverla, pur essendo in tre con quattrro cani, dovevamo unire gli sforzi al grido di: 'oh, issa!'. Mi chiedo se il tempo potrà mai cambiare. Esausti, ci siamo attendati alle dodici e dieci. Pranzo preparato in mezz'ora: mezza tazza di tè molto debole e un quarto di galletta. Richards e Hayward sono usciti per prepararsi alla partenza, ma li ha respinti il vento, che soffia con una forza di settanta o ottanta miglia all'ora. Abbiamo deciso di infilarci nei sacchi a pelo, cosa che ha richiesto non poco tempo. Oltre alla pena che suscitano i cani, gli aspetti peggiori di quando si resta al campo sono la debolezza e il fatto di uscire dai sacchi a pelo bagnati per prendere un'altra mezza tazza di tè senza aver fatto nulla per guadagnarcela. Ciò che è rimasto del cibo destinato agli animali rappresenta un ben povero pasto. Da due giorni i cani non mangiano e se non riusciamo a raggiungere il deposito e a salvarli, sarà impossibile trasportare i due malati sul tragitto di cento miglia che ci aspetta. Il vento ha continuato a soffiare furiosamente fino alle diciannove, poi si è calmato. Siamo subito usciti, ma la neve continuava a cadere e, insieme alla nostra debolezza, ci ha costretto a ritornare in tenda. Non possiamo perdere

nessuna occasione. Siamo usciti di nuovo alle venti e trenta. Malgrado queste avversità, i miei compagni restano di buon animo e riescono sempre a vedere il lato positivo di ogni evento. Abbiamo deciso di aspettare e di riposare. Facciamo sogni grandiosi, soprattutto in fatto di cibo. Confidiamo che domani la Provvidenza ci mandi tempo buono.

"25 febbraio, venerdì. Alzati alle quattro e tre quarti. Richards ha preparato l'abituale banchetto, mezza tazza di tè e un quarto di galletta, che abbiamo molto apprezzato. In marcia alle sette con soste ogni dieci o quindici minuti. Tempo come ieri: vento e neve. Siamo molto deboli ma non possiamo darci per vinti. Spesso parliamo del povero capitano Scott e della tormenta che lo finì insieme alla sua squadra. Se fossimo rimasti in tenda un altro giorno, credo che non saremmo più riusciti a rimetterci in marcia e che avremmo condiviso lo stesso destino. Dovesse anche arrivare il peggio, saremo almeno stati capaci di continuare a muoverci fino al momento di morire attaccati alle cinghie del traino. Agli occhi di un estraneo questa nostra marcia offrirebbe uno spettacolo sconcertante: tre uomini barcollanti con quattro cani sfiniti; una slitta praticamente vuota che con il vento a favore scivola in avanti; i nostri abiti consunti, i *finneskoe* e i sacchi a pelo a pezzi. La tenda, con la parete frontale completamente strappata, è il punto più debole; ci spaventa la sola idea di sostarvi dentro, ma fa troppo freddo per ripararla. Ci siamo accampati a mezzogiorno per il nostro ricco pranzo. Dopo cinque ore di fatiche penso che abbiamo percorso tre miglia. Dopo il pranzo in tenda abbiamo discusso la situazione e deciso di rimetterci in marcia non appena il tempo fosse migliorato. Nevica, e il vento infuria a cinquanta o sessanta miglia all'ora.

"26 febbraio, sabato. All'una e dieci Richards si è alzato; il tempo si era schiarito e siamo partiti in gran fretta alle due e dieci. Verso le due e mezza Richards ha avvistato il deposito che sembrava proprio davanti a noi; credo che fosse distante dal nostro campo non più di tre quarti di miglio. I cani lo riconobbero e ne furono elettrizzati. Rinati a nuova vita, si lanciarono in una corsa che riuscimmo a seguire solo per duecento metri. Penso che un'altra giornata ci avrebbe messo fuori gioco. Raggiungemmo il deposito alle tre e mezza: le casse erano sparse ovunque in gran disordine. Credo che, sia al Nord che al Sud, nessun'altra squadra sia mai giunta a qualsiasi deposito in condizioni di stanchezza superiori alle nostre. Con grande fatica abbiamo montato la tenda, poi abbiamo dato una buona dose

di *pemmican* ai cani. Se mai dei cani hanno salvato la vita a qualcuno, sicuramente l'hanno fatto i nostri. Speriamo che continuino a stare bene e che ci permettano di recuperare i nostri compagni. Ho cominciato a cucinare. Nessuno ha appetito anche se ci troviamo nel deposito dell'abbondanza; ci sono casse di gallette e di molte altre cose, ma non riusciamo a mangiare. Penso che sia una reazione dovuta non solo alla caduta della tensione che ci ha sostenuto durante la marcia, ma anche al fatto che i compagni non ci hanno lasciato notizie sulla nave, come si era concordato alla nostra partenza. Abbiamo tutti il timore che si sia verificata una catastrofe. Non rinunciamo a sperare nel meglio. Abbiamo deciso di cominciare con farina d'avena e latte, che abbiamo apprezzato insieme a una tazza di tè. Che suono piacevole quello del Primus! Ci sembra di essere sfuggiti alla fitta nebbia di Londra per entrare in salotto. Abbiamo deciso di consumare un pasto di *pemmican* ogni quattro ore e di continuare così fino a quando la stanchezza se ne sarà andata.

"Più tardi. Sempre lo stesso tempaccio. Dobbiamo metterci in moto e tornare indietro a marce forzate al più presto. Penso che ci rimetteremo in forze marciando e mangiando bene.

"Più tardi. Il tempo non ci permette ancora di metterci in marcia. Abbiamo riparato la tenda usando i sacchi vuoti del cibo. Ci sono volute quattro ore. Diamo da mangiare ai cani ogni quattro ore. Richards e Hayward hanno rimesso in ordine il deposito. Ci vogliono due uomini per sollevare una cassa di venticinque chili: è la prova della nostra debolezza. Tempo immutato; la forza del vento raggiunge talvolta settanta o addirittura novanta miglia all'ora. È incredibile che duri da tanto tempo.

"27 febbraio, domenica. Il vento ha continuato a infuriare per tutta la notte. Ci aspettavamo da un momento all'altro che la tenda venisse trascinata via. Ci siamo alzati alle cinque con una nebbia tanto fitta da impedirci di uscire. Siamo sempre molto deboli, ma crediamo di riuscire a percorrere in una sola lunga marcia le dodici miglia che ci separano dai nostri compagni. Non avremmo incertezze se solo avessimo a disposizione un giorno di bel tempo. Questo è il più lungo periodo di tormenta ininterrotta che abbiamo dovuto affrontare. Da undici giorni non abbiamo avuto una sola giornata adatta alla marcia e la quantità di neve caduta è spaventosa.

“Più tardi. Pasto alle dieci e trenta e decisione di partire malgrado il vento e la neve. In marcia alle dodici. Portiamo viveri per noi, circa settanta chili per tre settimane e cibo per i cani, ventidue chili per una settimana. L’intero carico pesa circa duecentocinquanta chili, cui si aggiunge una seconda slitta per trasportare il capitano Mackintosh. Con nostra sorpresa non riuscivamo a smuovere la slitta: in mezz’ora avevamo fatto appena dieci metri. Abbiamo rovesciato la slitta e ne abbiamo raschiato i pattini. Mi spaventa la nostra debolezza, siamo di uno stato peggiore di quanto pensassimo. Hayward ha le ginocchia in cattive condizioni: si regge a malapena per i dolori. Gli faremo un buon massaggio quando ci accamperemo. Anche i cani sembrano aver perso il loro entusiasmo; forse pensano che non sia un bene per loro tornare a sud. Procedono al piccolo trotto ma non si può pretendere di più. Non credo che il nostro ritmo superi il mezzo miglio o i tre quarti di miglio all’ora. La pessima superficie di marcia, la neve alta fino al ginocchio e i turbini di vento e di nevischio oscurano in modo sinistro le nostre prospettive. Pranzo alle sedici e trenta, marcia fino alle ventitré e venti; poi attendamento. Al buio abbiamo preparato la cena. Hayward, frizionato da Richards con alcol denaturato per più di un’ora, si è sentito molto meglio. Se dovesse cedere anche lui non saprei cosa fare. A riposo all’una e trenta. Il tempo è calmo ma molto nuvoloso; cade una neve sottile.

“28 febbraio, lunedì. In piedi alle sei; si riesce a vedere un breve tratto dell’orizzonte. In marcia alle nove; abbiamo ritardato per riparare i miei *finneskoe* in condizioni disastrose. Ieri i miei piedi avevano brutti segni di congelamento. Alle undici ha cominciato a nevicare con nebbia fitta. Avremmo potuto ritrovare i nostri poveri compagni in due o tre ore, ma il destino ha stabilito altrimenti, con una violenta tormenta alle undici e tre quarti. Attendati a mezzogiorno. Penso che i compagni siano ormai vicini ma non possiamo proseguire; abbiamo marciato senza altro riferimento oltre a quello della bussola e rischieremmo di superare il loro campo.

“Più tardi. Tormenta per tutto il pomeriggio e per l’intera notte.

“29 febbraio, martedì. Alzati alle cinque, il tempo è ancora nebbioso. Alle otto, durante una breve schiarita a sud, Richards ha visto qualcosa di nero verso nord senza poter capire cosa fosse. Guardandosi attorno ha poi avvistato il campo a sud e in quella direzione ci siamo mossi

quasi immediatamente. L'abbiamo raggiunto alle dodici e tre quarti e Wild ci è venuto incontro. L'abbiamo salutato con entusiasmo perché eravamo convinti di trovarli tutti sdraiati nella tenda. Wild, che aveva fatto un po' di movimento tutti i giorni, ci informò che non avevano più cibo. Il capitano è uscito dalla tenda; estremamente debole, ha fatto pochi passi per venirci incontro e ci ha detto: 'Voglio ringraziarvi per averci salvato la vita'. Ho detto a Wild di dare qualcosa da mangiare a tutti senza esagerare, per evitare reazioni che potevano attardarci: volevo ripartire non appena avessero mangiato. Dopo pranzo il capitano ha fatto qualche passo per esercitarsi, ha frugato a lungo nella neve e ha preparato ogni cosa per la partenza. Quando abbiamo sollevato Smith, lo abbiamo trovato disteso in una profonda fossa che lo scioglimento della neve aveva formato sotto di lui. Erano rimasti nello stesso accampamento per dodici giorni. Appena avviati, abbiamo raggiunto il capitano: troppo debole per camminare, era caduto. L'abbiamo caricato sulla slitta che avevamo portato e ci siamo attendati alle venti. Penso che abbiamo percorso tre miglia, un risultato buono tenendo conto dei due uomini trasportati sulle slitte e di Hayward che sta male. Non credo che mai, sia al Nord che al Sud, una squadra si sia trovata in difficoltà simili alle nostre: tre uomini fuori gioco e tre estremamente indeboliti; ma i cani sembrano avere ritrovato nuova vita quando ci siamo diretti a nord. Forse sentono che sono sulla via di casa. Sono contento di averne avuto cura, anche quando eravamo affamati. Sapevo che ci avrebbero aiutato fino alla fine. Speriamo nell'aiuto dei venti del sud che, secondo me, dovrebbero soffiare in questo periodo dell'anno. Speriamo che la temperatura rimanga alta: i sacchi a pelo sono totalmente bagnati e consunti, i vestiti pieni di strappi e i *finneskoe* in condizioni disastrose. In realtà, nel mondo civile nessuno uscirebbe in una giornata fredda con un abbigliamento miserevole come il nostro. A riposo alle ventitré, completamente bagnati ma con il morale più alto. Vorrei riuscire a raggiungere il deposito domani, anche se dovessimo marciare più a lungo.

"Primo marzo, mercoledì. Alzati alla solita ora; buon vento di sud, ma purtroppo forte nevicata. Abbiamo alzato la vela; il capitano è sulla slitta posteriore. La temperatura è scesa e fa molto freddo. Avvistato il Bluff. Prima di pranzo abbiamo marciato per molte miglia. Dopo pranzo il vento si è rinforzato. Hayward è sempre appoggiato alla slitta; il capitano è caduto due volte. Raggiunto il deposito alle diciassette e tre quarti. Al

momento di accamparci ci siamo accorti di aver perso i pali della tenda; Richards, tornato indietro, è riuscito a individuarli con il binocolo a una distanza di circa un miglio e li ha ripresi. Hayward e io ci siamo gravemente infreddoliti sotto la nevicata. Morale: Ogni cosa al sicuro. Tenda installata. Cena preparata al buio. A riposo alle ventidue.

"2 marzo, giovedì. Sveglia alla solita ora. Vento forte da sud ovest e molta neve. Prelevate dal deposito provviste per due settimane. Penso che dovrebbero bastare dal momento che, a nord, c'è un altro deposito a cinquanta miglia di distanza; ho scelto il percorso più esterno per evitare i crepacci: non si possono correre troppi rischi con due uomini trasportati sulle slitte e uno che zoppica. In marcia alle dieci; pranzo a mezzogiorno sotto una forte nevicata; a causa del vento violento c'è voluta un'ora per sistemare la tenda e le altre cose. Dopo pranzo abbiamo dovuto disseppellire le slitte perdendo non poco tempo prima di rimetterci in marcia. Vento forte e neve abbondante; alzata metà della vela sulla prima slitta; alle quindici e trenta avvio di una marcia perfetta in cui le slitte spesso si superavano. Ci siamo fermati alle venti, al termine di una tappa eccellente in cui abbiamo percorso undici o dodici miglia. Ci rasserena poter andare avanti così; spero che questo si ripeta anche nei prossimi giorni. Ho cucinato al buio, ma nessuno se ne rammarica. A riposo alle ventitré circa, soddisfatti di noi anche se siamo completamente bagnati per la neve che si è insinuata nei numerosi strappi dei vestiti; i sacchi a pelo sono in condizioni ancora peggiori.

"3 marzo, venerdì. Sveglia alla solita ora. Una violenta tormenta ha infuriato tutta la notte. È assolutamente impossibile metterci in marcia; altre ore di sofferenza in questi sacchi a pelo malridotti.

"Più tardi. Tormenta ancora più forte. Mi sono divertito a riparare *finneskoe* e Burberry, calze e guanti; ho tenuto acceso il Primus durante quest'operazione. Spero in una buona giornata domani.

"4 marzo, sabato. Alzati alle cinque e venti. La tormenta continua, ma abbiamo deciso di metterci in marcia con qualsiasi tempo; Hayward peggiora e non sappiamo chi sarà il prossimo a cedere. Non c'è dubbio: lo scorbuto è in agguato e l'unica cura è il cibo fresco. Spero che la nave sia tornata; in caso contrario dovremo risalire le colline di Castle Rock: un percorso difficile che ci rallenterebbe di altri due giorni. Smith è sempre sereno; praticamente non si muove da settimane e deve essere aiutato in

tutto. Ci siamo messi in marcia alle nove e mezza. Abbiamo impiegato due ore per disseppellire dalla neve i cani e le slitte: è ormai diventato un lavoro abituale di tutte le mattine. Con la vela siamo andati avanti abbastanza bene. Di tanto in tanto Hayward sale sulla slitta. Durante la sosta abituale per il pranzo, le slitte sono rimaste sepolte sotto la neve. È un lavoro orribile accamparsi in queste condizioni. Nel pomeriggio, attenuazione del vento e della nevicata. Per tutto il pomeriggio Hayward è rimasto sulla slitta: il trasporto di tre uomini è diventato faticosissimo. Un'ora prima di montare le tende abbiamo avuto la grata visione dell'Erebus e del Terror. Spero solo che il vento tenga. La neve è il nemico peggiore contro cui combattere: si insinua nei vestiti completamente bagnati. Accampamento alle venti. Preparazione della cena al buio; alle ventidue ci siamo infilati nei sacchi a pelo bagnati. Percorse otto o nove miglia.

"5 marzo, domenica. Ci siamo alzati alle sei e un quarto dopo avere dormito più a lungo per le fatiche di ieri. Splende il sole e non c'è vento. È stata una strana notte, trascorsa senza il rumore dei teli della tenda sbattuti dal vento. Alle otto e trenta ha ripreso a nevicare. In marcia alle nove e venti con le due vele alzate. Le slitte avanzano a fatica, specie nella neve molle. Se Hayward non avesse ceduto, la marcia non sarebbe stata così faticosa. Pranzo alle dodici e tre quarti. Ripartiti alle quindici. Vento forte e neve abbondante. È una fortuna avere l'aiuto del vento, altrimenti dovremmo avanzare in tratte ripetute con una slitta per volta. Viaggiando nella semioscurità abbiamo percorso dieci o undici miglia, un ottimo lavoro. Accampati alle diciannove e dieci. Lo stato dei malati non è dei migliori. Spero di concludere, salvo incidenti, in quattro giorni.

"6 marzo, lunedì. In marcia alle nove e venti. Raggiunto il deposito trentadue miglia alle undici. La mattina abbiamo marciato con vento favorevole, che è però calato nel pomeriggio rendendo faticosissimo proseguire. Penso che dovremo far scendere dalla slitta qualcuno, se il vento cessa del tutto. Percorse otto miglia.

"7 marzo, martedì. In marcia alle nove. Pur essendoci alzati alle cinque c'è voluto molto tempo per prepararci. Dovendo accudire i malati il lavoro è raddoppiato. Oggi è la giornata più calma da molte settimane a questa parte. Il sole splendente illumina ogni dettaglio dell'ambiente che ci circonda. La marcia è faticosa. Alle undici una brezza leggera ci ha concesso di alzare le vele, ma il lavoro resta pesante. Il capitano e Hayward

marciano davanti a noi appoggiandosi a dei bastoni; la loro marcia è lenta, ma li incoraggia e può fare loro bene. Se potessimo avere un po' di cibo fresco! Alle undici abbiamo deciso di accamparci, di esaminare il carico delle slitte, scaricando tutto quello che non fosse indispensabile. Abbiamo ripreso alle quattordici, ma la superficie di marcia troppo vischiosa rallenta la progressione. Ne abbiamo discusso e il capitano ha deciso di fermarsi in una tenda con provviste per tre settimane, mentre noi continueremo con Smith e Hayward. È duro prendere questa decisione a sole trenta miglia dalla meta, ma non possiamo contare su nessun altro aiuto. Il nostro equipaggiamento è in condizioni pessime, abbiamo passato una notte insonne, scossi dai brividi nei sacchi a pelo grondanti. Mi chiedo quale sarà la conclusione di tutto questo dopo tanti sforzi. Mi affido alla Provvidenza. Percorse tre miglia e mezzo.

"8 marzo, mercoledì. In marcia alle nove e venti. Abbiamo detto arrivederci al capitano e siamo partiti con Smith e Hayward. Con vento favorevole abbiamo marciato bene. Spero di arrivare a Hut in quattro giorni. Pranzo al deposito numero 2. Percorse quattro miglia e mezzo. Ripresa la marcia dopo pranzo con vento contrario; abbiamo faticato fino alle diciotto e trenta. Percorse otto o nove miglia.

"9 marzo, giovedì. Notte pessima con freddo intenso e temperatura a meno trentaquattro. Alle quattro Spencer-Smith ci ha chiamato dicendo di sentirsi confuso. Wild ha parlato con lui, poi, alle cinque e tre quarti, Richards ha mormorato all'improvviso: 'Credo che se ne sia andato'. Povero Smith, per quaranta giorni è stato trascinato su una slitta senza un brontolio o una lamentela. Chiuso nel suo sacco a pelo bagnato, ha sopportato coraggiosamente i sobbalzi di un trasporto che ha inciso pesantemente sul suo cuore indebolito. Spesso, quando lo sistemavamo sulla slitta, stava quasi per svenire senza emettere un lamento. Wild lo ha assistito fin dall'inizio. Lo abbiamo sepolto nel suo sacco a pelo in questo punto: Erebus 184°, Obs. Hill 149°. Abbiamo piantato una croce di stecche di bambù dopo aver creato un rialzo sormontato da un cumulo di segnalazione con i dettagli sull'accaduto. Abbiamo poi ripreso la marcia con Hayward steso sulla slitta. Marcia resa faticosa dal vento di nord dritto in faccia e dalla temperatura a meno ventinove. Soffriamo tutti di congelamenti. Anche i cani sembrano sul punto di cedere: non sembrano avere più alcun interesse nel loro lavoro. Siamo rimasti in marcia troppo a

lungo e non abbiamo altro desiderio che quello di trovare una capanna gelida e triste. Prima di pranzo abbiamo marciato per due miglia e mezzo, con Hayward che si trascinava in avanti ogni volta che sostavamo per riposarci. Durante il pranzo il vento è girato a sud e la neve ha ripreso a cadere. Abbiamo alzato la vela e con Hayward sulla slitta siamo andati avanti fino alle venti, quando abbiamo piantato il campo al buio. A riposo alle ventidue stanchi, esausti e tristi. Speriamo di arrivare domani al deposito.

"10 marzo, venerdì. Alzati all'ora solita. Vento di traverso, marcia discreta, molto freddo. Alle quindici marcia su neve molle; arrivati a Safety Camp alle diciassette. Raggiunto il bordo della barriera e trovato un passaggio verso una baia piena di foche. I cani sono entrati in agitazione e ho faticato non poco per trattenerli. Al binocolo si vedeva chiaramente capo Armitage, distante quattro miglia e mezzo; ci siamo arrivati alle venti nella semioscurità e ci siamo trovati di fronte acque libere. Abbiamo dovuto risalire i pendii sotto la neve contro un vento fresco di nord, trovando un posto adatto alla tenda dopo circa un miglio di marcia: esauriti dallo sforzo siamo riusciti a trascinarvi le nostre cose solo alle ventitré e trenta. Il pendio saliva per un dislivello di circa centocinquanta metri, ma dovevamo fermarci a riprendere fiato ogni tre passi. A riposo sotto la tenda alle due. Penso che questo sia stato il giorno peggiore della mia vita. La delusione per non avere doppiato il Point e il pensiero di dovere portare Hayward in cima a questi pendii non sono una buona preparazione al sonno.

"11 marzo, sabato. In piedi alle sette; ho preso il binocolo e ho risalito il pendio per una panoramica attorno al capo. Con mia sorpresa ho visto che l'acqua libera e il pack circondavano il capo solo per un miglio. Sono disceso a dare la buona notizia ai compagni. Le due faticose giornate necessarie per superare le alture erano un'impresa insostenible per noi, ormai ai limiti dello sfinimento: ho il terrore che qualcun altro di noi possa cedere. Richards e Wild si sono arrampicati per dare un'occhiata all'estremità del canale che sembra occupato da ghiaccio compatto. Ci siamo messi in marcia alle dieci e trenta, abbiamo doppiato il capo trovando un ghiaccio piuttosto melmoso, ma abbiamo continuato. Ormai non si poteva deviare; raggiunto il ghiaccio compatto, siamo finalmente arrivati a Hut Point alle quindici. È strano, dopo tutte queste avventure, ritornare a questa vecchia capanna. Ha resistito da quando l'abbiamo costruita nel

1901 ed è stata il punto di partenza di alcune spedizioni. Scendendo verso il canale mi sembrava di vedervi la *Discovery* quando Scott rientrava dalla sua marcia all'estremo Sud nel 1902, con la nave decorata come un arcobaleno e con il luogotenente Armitage che annunciava che il capitano Scott aveva raggiunto la latitudine di 82° 17' Sud. Quel giorno eravamo impazziti per la gioia. Ora il nostro ritorno a casa è ben diverso. La capanna è piena per metà della neve trascinata dal vento attraverso una finestra rimasta aperta; ma l'abbiamo rimessa in ordine e vi abbiamo trasportato Hayward. Ho acceso la stufa e ho messo a cuocere una gran quantità di verdure prese dalle riserve di cibo secco che si trovavano qui. Dopo il pasto, Richards e Wild sono scesi alla baia e hanno ucciso due foche. Per cena ho preparato un gran piatto di carne di foca e siamo andati a dormire alle ventitré sazi, anzi fin troppo sazi. Non ci sono notizie sulla nave, non l'abbiamo avvistata: dobbiamo supporre che sia affondata con tutto l'equipaggio. Non vedo alcuna possibilità che sia ancora a galla: in questo caso dovrebbe essere qui. Non so come il capitano prenderà questa notizia.

"12 marzo, domenica. Per tutta la notte si sono sentiti grandi brontolii provenienti dai sacchi a pelo; abbiamo mangiato troppo. Hayward non sta bene. Ci siamo alzati alle otto con una buona colazione – farinata d'avena, foca, verdure e caffè, un vero e proprio banchetto per noi. Richards e Wild sono usciti e hanno ucciso due foche mentre io mettevo in ordine la capanna. Hayward si muove a stento. Siamo tutti in cattive condizioni, ma dobbiamo tenerci in esercizio. Ho le caviglie e le ginocchia gonfie e le gengive tumefatte. Wild ha grandi ecchimosi intorno alle articolazioni e alle gengive. Richards è quello che sta meglio. Dopo aver spazzato via la neve dalla capanna, ho preparato il cibo che dovrebbe contrastare lo scorbuto. I cani si sono riposati e sembrano in forma, salvo Oscar che soffre per aver mangiato troppo. A riposo alle ventidue dopo una giornata di duro lavoro.

"13 marzo, lunedì. Alzati alle sette, ci siamo dati da fare come ieri, portando alla capanna il grasso e la carne di foca. Ci prepariamo alla partenza di domani nella speranza che tutto vada per il meglio. Abbiamo fatto nuovi finimenti per i cani e approntato le slitte. Nel pomeriggio ho cotto la carne di foca in quantità sufficiente per il viaggio di andata e di ritorno sia per noi sia per i cani. A riposo alle ventidue con la sensazione di stare molto meglio.

“14 marzo, martedì. Tempo bello, in marcia subito dopo colazione. Se qualcuno ci vedesse, ci definirebbe la più cenciosa squadra che si possa incontrare in una giornata di marcia; con i vestiti coperti da rattoppi e i visi neri come quelli dei saltimbanchi, formiamo una banda dalla quale molti preferirebbero tenersi alla larga. La marcia è agevole. Appena doppiato capo Armitage, abbiamo avuto la spiacevole sorpresa di un forte vento contrario con una temperatura di meno ventotto gradi. Arrivati a Safety Camp alle diciotto, siamo andati a riposo alle venti e trenta, dopo aver preparato tutto per domani.

“15 marzo, mercoledì. In marcia come al solito in una giornata piacevolmente calma. La notte è stata molto fredda con la temperatura scesa a meno trentaquattro. Marcia a buon ritmo: malgrado le gambe gonfie abbiamo camminato per circa quindici miglia. Molto freddo al momento di accamparci; temperatura a meno trentatré. A riposo alle ventuno.

“16 marzo, giovedì. Ci siamo alzati prima del sole, alle quattro e tre quarti. La notte è stata gelida e abbiamo dormito poco. Presto in marcia di buon passo. Abbiamo superato la tomba di Smith alle dieci e tre quarti e abbiamo pranzato al deposito. Poco dopo abbiamo avvistato il campo del capitano; è stato un grande sollievo vedere con il binocolo che era all’esterno della tenda: temevamo di trovarlo disteso nel suo sacco a pelo. Lo abbiamo raggiunto alle sedici e un quarto. Lo ha abbattuto la notizia della morte di Smith e della scomparsa della nave. Il nostro arrivo fu per lui una sorpresa: quando l’avevamo lasciato avevo preannuciato il nostro ritorno per il 17. Abbiamo smontato il suo campo e ci siamo mossi verso nord per circa un miglio accampandoci nuovamente. Abbiamo allestito per il capitano un banchetto con carne di foca, verdure e marmellata di ribes nero: la cena della sua rinascita. Il capitano non sta bene. Spero di riportarlo alla capanna in tre giorni con la speranza che il cibo fresco possa giovargli. A riposo alle venti. Nella giornata abbiamo percorso sedici miglia.

“17 marzo, venerdì. Alzati alle cinque; in marcia alle otto. Dopo il pasto abbondante il capitano si sente molto meglio. Abbiamo pranzato poco oltre la tomba di Smith. Buona marcia anche nel pomeriggio; percorse circa sedici miglia. Notte gelida, temperatura meno trentaquattro. Tutto questo con sacchi a pelo bagnati e abiti malridotti.

“18 marzo, sabato. Ci siamo alzati alle cinque dopo una notte fredda. Temperatura a meno trentatré. Superficie di marcia ottima. Il

capitano ha marciato per un breve tratto, cosa che gli ha fatto bene. Arrivati a Safety Camp alle sedici e dieci. Con gioia abbiamo constatato che il ghiaccio marino non si è modificato consentendoci di arrivare a Hut Point alle diciannove. Abbiamo trovato Hayward in condizioni sempre precarie. Ci siamo sistemati e abbiamo goduto di una buona cena in uno stato d'animo più disteso. Ora che siamo arrivati e abbiamo ricomposto la squadra, sta a ciascuno di noi il compito di rimettersi in forma. Esercizio fisico e cibo fresco dovrebbero fare miracoli. Siamo stati fuori per centosessanta giorni e abbiamo marciato per 1.561 miglia, un vero primato. L'ironia del destino ha voluto che Smith ci lasciasse un giorno prima del nostro arrivo. A riposo alle ventidue e trenta. Prima di dormire il capitano, commosso, ha stretto la mano a tutti noi ringraziandoci di avergli salvato la vita".

Richards, riassumendo il lavoro delle varie squadre, conferma che la lunghezza totale delle marce compiute nel periodo di centosessanta giorni fra il primo settembre e il 18 marzo, era di 1.561 miglia. La sola marcia principale da Hut Point al monte Hope e ritorno era stata di 830 miglia. "L'equipaggiamento", aggiungeva, "era già vecchio all'inizio della stagione e questo pesò gravemente sulle fasi finali delle marce. Tre fornelli Primus si guastarono e la vecchia tenda riportata indietro da una delle ultime squadre aveva qualche metro di strappi. Tutto questo complicò le marce durante i lunghi periodi di tormenta. Alla fine, anche i *finneskoe* erano in pezzi e i rammendi e le indispensabili riparazioni degli indumenti fecero perdere tempo prezioso. Questo rapporto sarebbe incompleto se non accennassi al generoso aiuto prestato da Wild ai suoi due compagni di tenda malati. Dal giorno in cui si fermò durante il lungo periodo di tormenta, fino alla morte di Spencer-Smith aveva due malati gravi da assistere e, pur essendo anch'egli sofferente, fu sempre pronto, giorno e notte, a provvedere alle loro necessità. Questo, con temperature scese talora a meno trentacinque, non fu certo un compito facile.

"Senza l'aiuto dei nostri fedeli amici, Oscar, Con, Gunner e Towser la squadra non sarebbe riuscita a tornare. Questi cani accompagnarono dal 5 novembre le squadre di marcia con le slitte e seppero adattarsi ai ritmi spesso lenti della marcia. Mostrarono una resistenza straordinaria: per tre giorni rimasero senza il più piccolo boccone di cibo e questo dopo un periodo di razioni ridotte. Per quanto indeboliti

alla fine del viaggio, le loro condizioni erano discrete e gli uomini che tornarono con loro non dimenticheranno mai il servizio che hanno reso.

"I primi segni di cedimento della salute nella squadra si sono manifestati a 82° 30' di latitudine Sud, quando Spencer-Smith cominciò a lamentare rigidità alle gambe con la comparsa di ecchimosi. Ne diede la colpa ai suoi indumenti antivento pieni di strappi. A 83° Sud, quando decise di fermarsi, pensavamo che il riposo gli avrebbe giovato. Alla fine di gennaio, il capitano Mackintosh manifestò gravi segni di debolezza. In quel momento la squadra aveva lasciato Hut Point, ed era quindi priva di cibo fresco, da circa tre mesi.

"Sulla via del ritorno Spencer-Smith continuò a indebolirsi raggiungendo un grave stato di prostrazione, già qualche tempo prima della sua fine. Il capitano Mackintosh cercò di rimanere in piedi fino al momento in cui sopravvenne un lungo periodo di tormenta. A questo punto fu Hayward a mostrare, con l'irrigidirsi delle ginocchia, i primi segni dello scorbuto. Nel suo caso, in modo improvviso, la malattia lo ha reso incapace di camminare provocandogli una contrattura dei muscoli della gamba che solo a fatica poteva venire distesa non oltre l'angolo retto. Aveva anche lievi difficoltà di movimento alle braccia. Joyce, Wild e Richards soffrivano di una certa rigidità alle articolazioni delle gambe, che presentavano ecchimosi sul lato posteriore, ma il loro disturbo più grave era una profonda prostrazione. Fra tutti noi il capitano Mackintosh aveva le gambe più vistosamente colpite".

I cinque uomini che si trovavano in quel momento a Hut Point si resero rapidamente conto che vi sarebbero dovuti rimanere per alcuni dei mesi invernali. Non avevano notizie della nave e avevano ragione di presumere che non fosse tornata alla baia: in caso contrario avrebbero trovato un messaggio a Hut Point se non più a sud. Il ghiaccio marino si era frantumato e se ne era andato a nord a un miglio di distanza. Dovevano aspettare che il ghiaccio di recente formazione si consolidasse fino a capo Evans. Avevano ampie riserve di carne di foca e di vegetali secchi e gli effetti del cibo fresco cominciavano a farsi evidenti. I massaggi di Richards facilitavano la ripresa del movimento nelle articolazioni colpite. Alla fine di marzo Mackintosh e Hayward, i più debilitati del gruppo, potevano fare qualche esercizio. Nella seconda metà di aprile i dolori di cui soffriva

Mackintosh erano scomparsi, pur persistendo le ecchimosi sulla parte posteriore delle ginocchia.

Le provviste esistenti nella capanna potevano ragionevolmente durare fino a metà giugno. Carne e grasso non mancavano grazie alle foche e ad alcuni pinguini uccisi da Richards e Wild. L'unico mezzo per cuocere il cibo e per riscaldare la capanna era una stufa improvvisata, usata nella spedizione precedente e formata da mattoni che sostenevano due lastre di ferro. Dalla stufa usciva un fumo denso che rendeva spesso spiacevole l'aria all'interno e copriva uomini e oggetti con una fuliggine appiccicosa e penetrante. Era fuori discussione la possibilità di lavarsi e questo acuiva il desiderio di traversare per raggiungere capo Evans. Ad aprile, durante un periodo di tempo calmo il mare si coprì di ghiaccio, che presto scomparve sotto l'azione del vento. Il 23 aprile, Joyce avanzò verso nord per quattro miglia camminando su ghiaccio di recente formazione spesso cinque centimetri: era convinto che, entro pochi giorni, la squadra avrebbe potuto raggiungere capo Evans. Ma una tempesta prolungata eliminò il ghiaccio fino al Point lasciando acque libere fino ai piedi di Vinie's Hill. Nella prima settimana di maggio il tempo, ritornato calmo, facilitò la rapida formazione di nuovo ghiaccio marino sul quale gli uomini fecero diverse puntate verso nord. A metà aprile il sole era scomparso sotto l'orizzonte e non sarebbe riapparso prima di quattro mesi.

La tragedia che seguì è stata descritta da Richards e da Joyce. "A questo punto si verificò un dolorosissimo incidente", scrisse Richards. "La mattina dell'8 maggio, prima di colazione, il capitano Mackintosh ha chiesto a Joyce un parere sulla sua intenzione di andare a capo Evans insieme a Hayward. Il capitano era convinto che il ghiaccio fosse sicuro e la bella giornata lo invogliava a sostituire l'angusto ambiente della capanna con le maggiori comodità e il miglior cibo di capo Evans". Naturalmente Mackintosh era ansioso di accertarsi se gli uomini a capo Evans stessero bene e se avessero qualche notizia della nave. "Lo mettemmo fermamente in guardia contro i rischi che avrebbe corso affrontando un ghiaccio che, per quanto solido, era di recente formazione e quindi esposto al destino di essere almeno in parte frantumato e spazzato via da una bufera".

Tuttavia, più o meno alle tredici e con tempo minaccioso, Mackintosh e Hayward si misero in cammino dopo aver promesso che sarebbero tornati indietro se il tempo fosse peggiorato. I compagni rimasti

che li osservavano dalla collina videro per l'ultima volta Mackintosh e Hayward a circa a un miglio di distanza, vicini alla riva ma decisamente avviati a marciare su capo Evans. Alle quindici si alzò un vento forte seguito poi da una furiosa bufera che suscitò nei compagni rimasti nella capanna le più nere apprensioni per il destino dei due uomini.

Il 10 maggio, primo giorno con tempo accettabile, i tre uomini rimasti si incamminarono verso nord, cercando di trovare qualche segno del destino cui erano andati incontro i compagni. Le impronte dei loro piedi erano visibili sul ghiaccio e le loro tracce vennero seguite per circa due miglia in direzione di capo Evans. Poi si interruppero bruscamente e, nella semioscurità, apparve una vasta zona d'acqua coperta da un sottile strato di ghiaccio ed estesa a perdita d'occhio. Era evidente che il ghiaccio sul quale i due uomini stavano camminando si era staccato ed era andato disperso nel mare.

Tutta la squadra aveva progettato di tentare la traversata intorno al 16 maggio, con la luna piena, purché il tempo fosse rimasto calmo. Il giorno in cui Mackintosh e Hayward erano partiti sarebbe stato impossibile marciare con la slitta sul ghiaccio marino per la vischiosità della superficie di marcia. Da qui la decisione di Mackintosh e Hayward di partire da soli, lasciando agli altri il compito di seguirli con la slitta e l'equipaggiamento quando le condizioni di marcia fossero migliorate. La perdita dei due uomini divenne chiara il 15 luglio, quando il resto della squadra di Hut Point arrivò a capo Evans.

Nel suo diario, Joyce rivela quanto egli presentisse la tragedia al momento della partenza di Mackintosh e Hayward. Li aveva scongiurati di non andare perché il ghiaccio era sottile e il tempo minaccioso. Mackintosh era probabilmente convinto che marciando scarichi avrebbero traversato rapidamente verso capo Evans prima che il tempo peggiorasse; se la bufera avesse tardato di due o tre ore, probabilmente Mackintosh e Hayward sarebbero scampati. I due uomini avevano lasciato nella capanna il sacco a pelo e avevano portato con loro un leggero pasto a base di cioccolata e di carne di foca.

Il cattivo tempo imperversò per tutto giugno. La mancanza del ghiaccio marino, spazzato via dalla bufera, impedì la traversata progettata per il 16 maggio e Joyce decise di rimandarla al successivo periodo di luna piena. Dopo un ulteriore ritardo legato al tempo minaccioso, la traversata

verso capo Evans fu compiuta durante il plenilunio di luglio. Nei mesi di giugno e luglio ben poche erano le foche rimaste nei dintorni e le scorte di carne e di grasso andavano assottigliandosi. Come pasto non avevano altro che poca carne e farina d'avena. La piccola riserva di sale era finita, ma riuscirono a procurarsene poco più di un chilo dal residuo ottenuto sciogliendo la neve prelevata dagli strati più bassi a contatto con il ghiaccio marino. I cani si erano ripresi rapidamente e di tanto in tanto si erano dedicati a personali battute di caccia fra le foche.

La squadra partì per capo Evans il 15 luglio. Si riprometteva di trarre vantaggio dal plenilunio, ma per una strana contingenza aveva scelto un periodo in cui cadeva un'eclisse che offuscò la luce della luna per quasi tutta la durata della marcia. Il ghiaccio era solido e raggiunsero senza incidenti capo Evans dove trovarono Stevens, Cope, Gaze e Jack, che non sapevano nulla di Mackintosh e di Hayward. Dovettero dolorosamente concludere che i due compagni erano perduti. La squadra era così composta: Stevens, Cope, Joyce, Richards, Gaze, Wild e Jack.

Gli uomini si organizzarono in attesa dei soccorsi. Quando se ne presentava l'opportunità, Joyce mandava diverse squadre alla ricerca dei corpi dei compagni scomparsi o di una qualsiasi loro traccia. Mi fece poi avere questa relazione:

"Mi permetto di riferire su quanto abbiamo fatto per rintracciare i corpi del capitano Mackintosh e del signor Hayward. Dopo il ritorno della squadra a capo Evans il 15 luglio del 1916, abbiamo constatato che essi non vi erano arrivati; ben conoscendo le condizioni in cui si trovavano quando li vedemmo per l'ultima volta, tutti i componenti della squadra d'inverno erano pienamente convinti che i due uomini fossero irrimediabilmente perduti e che, improvvisamente sorpresi dalla tormenta e privi di un qualsiasi equipaggiamento, non avrebbero potuto sopravvivere che poche ore.

"Nella tenue eventualità che si potessero trovare tracce del loro corpo dopo il ritorno del sole, sono state condotte le seguenti ricerche in primavera – agosto e settembre 1916 – e in estate – dicembre e gennaio 1916-1917: 1) Wild e io abbiamo esplorato accuratamente l'isola Inaccessible alla fine di agosto del 1916; 2) Diverse squadre hanno esplorato le rive nei dintorni di Turk's Head; 3) Insieme ai signori Wild e Gaze sono partito da Hut Point il 31 dicembre 1916 alle otto e ho marciato

in prossimità della scogliera cercando di individuare tutti i possibili punti di salita verso l'alto. A mezzo miglio di distanza da Hut Point abbiamo superato il pendio nevoso che avevo già risalito nel giugno del 1916; tre miglia e mezzo più avanti abbiamo incontrato un altro pendio nevoso che finiva contro il fronte del ghiacciaio Blue Ice e che non era possibile risalire perché formato dall'ammasso delle pesanti nevicate invernali. Questi erano gli unici due punti accessibili. Distanza percorsa, quasi undici miglia. Abbiamo continuato le ricerche il primo gennaio attorno all'estremità meridionale di Glacier Tongue procedendo dalla base verso il suo fronte sul mare. I seracchi accatastati e un profondo crepaccio non hanno permesso di raggiungere il culmine del ghiacciaio. Distanza percorsa, quattro miglia. Il 2 gennaio il cattivo tempo ci ha bloccato. Il 3 abbiamo esplorato ulteriormente il ghiacciaio: molti pendii di neve portavano alla cima, che non abbiamo potuto raggiungere per l'impossibilità di superare i grossi crepacci interposti fra il pendio e il ghiacciaio. Dopo aver percorso il perimetro di Glacier Tongue abbiamo raggiunto ed esplorato l'isola di Tent. Il tempo minaccioso ci ha indotto a tornare a capo Evans dove siamo arrivati alle venti. Percorse otto miglia.

"Vostro Ernest E. Joyce. A Sir Ernest Shackleton, comandante del Royal Victorian Order, comandante dell'International Trans Antarctic Expedition".

A settembre Richards fu costretto a rimanere a riposo nella baracca per uno stato di sofferenza cardiaca probabilmente legata al pesante lavoro compiuto nelle marce con le slitte. Nei primi giorni di ottobre una squadra formata da Joyce, Gaze e Wild rimase per diversi giorni a capo Royds, dove si dedicò alla catalogazione di alcuni esemplari della fauna. Con la slitta trasportarono diverse provviste a capo Evans nella previsione di dovervi passare un altro inverno. A settembre Joyce, Gaze e Wild tornarono alla tomba di Spencer-Smith con una croce di legno che piantarono sul tumulo. I soccorsi arrivarono il 10 gennaio 1917. Ma a questo punto dobbiamo ritornare agli eventi del maggio 1915, quando l'*Aurora* venne strappata dai suoi ormeggi al largo di capo Evans.

Capitolo sedicesimo. L'*Aurora* alla deriva

Dopo il 25 gennaio 1915, giorno in cui Mackintosh aveva lasciato l'*Aurora*, Stenhouse tenne a fatica la nave al largo dell'isola di Tent. Le ancore da ghiaccio non tenevano sul pack che tendeva a frammentarsi e a disperdersi e in più riprese fu necessario avanzare lentamente a vapore contro i banchi che andavano alla deriva. Il 31 gennaio, sotto il comando di Cope, la terza squadra di marcia lasciò la nave e con il trattore a motore trainò due slitte in direzione di Hut Point. La squadra tornò il 2 febbraio e ripartì il 5, attardata dalle cattive condizioni del ghiaccio. Due giorni dopo, sempre disturbato dal movimento dei ghiacci alla deriva, Stenhouse avanzò verso capo Evans dove procedette a scandagliare il fondo, preparandosi alla sosta invernale. Nel mese seguente l'*Aurora* occupò diverse posizioni nei dintorni di capo Evans. Non esistevano siti sicuri di ormeggio. La nave doveva tenersi al largo dei banchi di ghiaccio più minacciosi, doveva schivare i blocchi galleggianti dei *growler* e gli iceberg che andavano alla deriva, ma doveva anche trovare un luogo riparato dalle tempeste. Il 24 febbraio un improvviso salto di vento mandò la nave a sbattere, fortunatamente senza

conseguenze, contro il basso zoccolo di ghiaccio ai piedi di Glacier Tongue dove aveva trovato riparo. I primi di marzo Stenhouse fissò gli ormeggi a capo Evans e l'11 avanzò su Hut Point dove gettò l'ancora nella baia Discovery. Qui scaricò un anno di razioni per dodici uomini, e imbarcò Spencer-Smith, Stevens, Hook, Richards, Ninnis e Gaze con due cani. Ritornò a capo Evans la sera stessa.

"Non è stato facile spostarci, quasi a 'colpi di pagaia', nel canale di McMurdo cercando innanzitutto di raggiungere Hut Point per scaricare le provviste e poi di trovare un posto adatto alla sosta invernale nei pressi di Glacier Tongue", scrisse più tardi Stenhouse. "Il ghiaccio continuava a frammentarsi in piccoli banchi e ci sembrava che, dopo la partenza delle slitte, non ci fossimo per nulla avvicinati alla riva; ogni nostra mossa era una delusione. Sotto i turbinii della bufera la nave si allontanava dal ghiaccio solido e noi andavamo vagando nel canale fra l'isola di Ross e il pack occidentale con una visibilità nulla, le bussole inattendibili e un equipaggio ridotto, cercando di evitare i banchi e i blocchi di ghiaccio che andavano velocemente alla deriva. In questa situazione senza scampo, tormentato dall'ansia di prendere le giuste decisioni, ho moltiplicato i miei turni di guardia con il secondo ufficiale. Non so quale altra nave si sia trovata in una situazione tanto difficile. A nord, capo Royds era irraggiungibile, come lo era la costa a sud di Glacier Tongue. Dovevamo trovare una sede per svernare nel breve tratto di una costa bloccata dal ghiaccio. Il pack in via di disfacimento non ci permetteva di trovare un luogo in cui ancorarci e questo ci obbligava a tenere in pressione la caldaia per avere le macchine pronte ad ogni emergenza. Tentai nella baia a nord di capo Evans che sembrava libera dai ghiacci. Radunati tutti gli uomini che erano a bordo, formai l'equipaggio di una baleniera includendovi uno dei fuochisti, con il compito di scandagliare sotto il comando del secondo ufficiale. L'imbarcazione si era appena staccata dalla nave quando il vento da nord rinforzò, riempiendo la baia di iceberg e di blocchi di ghiaccio che vanificarono ogni tentativo di ormeggio. Alla fine ho scelto un ancoraggio che sembra essere il migliore disponibile – e adesso andiamo alla deriva, con tutti i programmi sconvolti, mentre dovremmo essere già pronti per la sosta invernale".

Il 12 marzo si scatenò un'altra bufera e l'ancora dell'*Aurora*, in quel momento ormeggiata al largo di capo Evans, cominciò ad arare il

fondo lasciando che la nave andasse alla deriva verso nord nella nebbia turbinosa e sul mare agitato, superando capo Barne e capo Royds. Fu una tempesta particolarmente violenta; gli spruzzi delle onde gelavano immediatamente sulla nave e sulle attrezzature e, prima che la bufera si calmasse, Stenhouse trascorse ore difficili sul mare ingombro dei frantumi del pack. Il ghiaccio recente, che si formava in continuazione per il forte abbassamento della temperatura, contribuì a ridurre la forza del mare; l'attenuarsi della tempesta consentì all'*Aurora* di ritornare a capo Evans la sera del 13. Il ghiaccio si stava formando nella baia e, il 14 mattina, Stenhouse sistemò la nave nella posizione di ormeggio invernale. Fece trascinare a riva tre cavi d'acciaio e li fece fissare ad ancore di terra. I cavi vennero ben tesi e l'*Aurora* rimase ormeggiata su un fondale di tredici metri con la poppa volta a terra. Altri due cavi vennero tesi il giorno seguente. Attorno alla nave si consolidava il ghiaccio che, sotto l'azione del vento e della marea, cominciò ben presto a mettere in forte tensione gli ormeggi. Stenhouse fece abbassare i fuochi della caldaia; l'ufficiale di macchina riferì che nei carbonili rimanevano ancora centodiciotto tonnellate di carbone.

Il 23 marzo il ghiaccio scomparve fra capo Evans e capo Barne e la pressione attorno alla nave mandò in frantumi il ghiaccio della baia accentuando la trazione sugli ormeggi di poppa. Il ghiaccio di recente formazione, spesso circa dieci centimetri, finì per allontanarsi lasciando un canale lungo la spiaggia. La nave si era avvicinata alla riva sotto l'azione della pressione dei ghiacci e la poppa si trovava ora su un fondale di otto metri. Stenhouse fece tendere gli ormeggi e aggiunse un altro cavo all'ancoraggio a terra. Questi movimenti del ghiaccio sono descritti in pochi brani tratti dal libro di bordo.

"27 marzo, ore diciassette: il ghiaccio a riva si è frantumato e ha cominciato ad allontanarsi. Ore venti: vento leggero da sud; tempo buono; il ghiaccio si muove verso nord ovest; forte pressione sul lato a dritta che mette in tensione gli ormeggi. Ore ventidue: nave libera dal ghiaccio.

"28 marzo. Nuova formazione di ghiaccio nella baia. Ore tre: il ghiaccio, che si è allontanato durante l'ultima guardia, si sposta verso la baia. Ore cinque: il ghiaccio in arrivo si accavalla con quello di nuova formazione nella baia; forte pressione sul fianco sinistro della nave; cavi di ormeggio bloccati nel ghiaccio. Ore otto: tempo bello e calmo; il ghiaccio

recente esce dalla baia. Ore diciassette: il nuovo ghiaccio formatosi al mattino è scomparso dalla baia, salvo per una zona sul fianco sinistro della nave dove si estende di traverso e in avanti per circa duecento metri ed è tenuto fermo dai doppini dei cavi; si forma nuovo ghiaccio.

"29 marzo, ore tredici e trenta: il ghiaccio recente se ne sta andando. Ore quattordici: scesi sul ghiaccio, gli uomini liberano i cavi sul lato sinistro della nave; a poppa il fondo è a cinque metri e mezzo; rimessi in tensione i cavi portando la poppa su un fondale di sette metri; ritirati circa due metri del cavo di ormeggio del lato di dritta che aveva ceduto sotto la recente pressione.

"10 aprile, ore tredici e trenta: il ghiaccio va in pezzi a riva sotto l'azione del vento di sud est. Strappati due cavi del lato di dritta; tutti i doppini dei cavi di sinistra sono inglobati nel ghiaccio; la catena si appesantisce. Ore quattordici: il ghiaccio si è aperto lasciando nella baia una striscia che, dal capo, va verso il lato di terra del ghiacciaio. Ore venti: vento fresco, la nave resta ormeggiata al ghiaccio della baia; nel canale il ghiaccio va a nord est spinto dal vento.

"17 aprile, ore una: pressione aumentata e vento da nord est. Il ghiaccio ha continuato ad accavallarsi e a fare pressione sulla riva fino alle cinque; in questo periodo la pressione nella baia è stata molto forte; il movimento dei ghiacci che si sovrappongono crea un rumore simile a quello di grandi frangenti. Sotto l'effetto della pressione il dritto del timone ha leggermente toccato il fondo che, a poppa, risale rapidamente verso la superficie. Ore ventidue: il ghiaccio abbandona la baia andando verso est; forte tensione sugli ormeggi di poppa e sui cavi che si trovano bloccati nel ghiaccio".

Nella seconda metà di aprile e nei primi giorni di maggio, Stenhouse continuò a tenere d'occhio gli ormeggi contro gli assalti del ghiaccio. Lo strappo dagli ormeggi a riva si verificò, improvviso e inatteso, la sera del 6 maggio.

"6 maggio 1915. Mattina limpida con lieve brezza da est-sud est […]. Ore quindici e trenta: la scorta di ghiaccio è quasi finita. Ho mandato a terra alcuni uomini per caricarne altro sulle slitte. Ore sedici: rinfresca il vento, in cielo segni di tormenta. Ore venti: forte tensione sugli ormeggi di poppa. Ore ventuno e tre quarti: il ghiaccio si stacca dalla riva, si rompono tutti gli ormeggi. È impressionante il rumore delle onde unito a quello delle

catene che si infrangono. Nella fitta bruma ho visto andare in pezzi il ghiaccio a poppa mentre ci allontanavamo dalla riva. Ho chiamato tutti gli uomini e ho affiancato ai cavi le gomene di soccorso (gomene in manila del diametro di dieci centimetri) sulla parte prodiera dell'argano. Il nostromo accorreva con la lampada da tempesta gridando: 'Se ne sta andando, tesiamo!'. È un buon uomo, molto coscenzioso. Ho ordinato di avviare i motori principali e gli uomini di macchina si sono messi al lavoro insieme a Hooke e a Ninnis. Grady, il fuochista, era a letto con una costola rotta. Mentre la nave, bloccata nel banco di ghiaccio compatto, andava a nord ovest, i cavi sbattevano rumorosamente e si strappavano nelle cubie; per fortuna le ancore, che giacevano su un tratto inclinato del fondo, seguivano senza difficoltà questo spostamento non creando danni all'argano e alle cubie. Mentre noi sparivamo lentamente nel canale, la luce della baracca si affievoliva fino a scomparire. Alle ventitré e trenta il ghiaccio intorno a noi cominciò a frammentarsi in blocchi che cozzavano ripetutamente contro i fianchi della nave. Eravamo al largo, esposti alla piena furia del vento. Dopo mezzanotte la luna fece capolino fra le nuvole illuminando il pack che si estendeva senza interruzioni a nord e per circa un miglio a sud. Quando il pack che risaliva da sud raggiunse e circondò la nave, il moto ondoso si attenuò e si ridusse l'urto dei ghiacci contro lo scafo.

"7 maggio, ore otto: vento forte da est-sud est con fitta nevicata. Il ghiaccio si ammassa attorno a noi formando creste alte mezzo metro. La nave sta con la prua a est, e abbiamo capo Bird a nord est. Quando la pressione nella caldaia sarà salita vorrei tentare di tornare al ghiaccio solido nei pressi di Glacier Tongue. Il ghiaccio che si è formato dopo che ci eravamo stabiliti nei quartieri d'inverno è rimasto a nord della lingua, trattenuto dalle isole e dagli scogli di capo Evans. Se riuscissimo a tornare, potremmo ormeggiarci al ghiaccio solido. Gli ufficiali di macchina hanno grosse difficoltà con l'allacciamento all'acqua di mare bloccato dal ghiaccio. Nel rubinetto principale, attraverso il quale la caldaia viene 'caricata', è stata avvitata una presa per poter introdurre una barra di ferro calda nel tratto dell'allacciamento ostruito dal ghiaccio. Ore sedici e trenta: il ferro caldo ha funzionato. Donolly (secondo ufficiale di macchina) ha avuto il privilegio di ricevere direttamente in un occhio il primo getto d'acqua uscito dal tubo. Accesi i fuochi, l'acqua ha cominciato a entrare in

pressione nella caldaia – l'unica pressione in nostra difesa contro le terribili forze della natura dell'Antartico. Ore venti: il vento rinfresca, neve fitta".

L'*Aurora* andò senza speranza alla deriva per l'intera giornata del 7 maggio. Il giorno successivo il tempo si schiarì leggermente lasciando intravedere in modo indistinto le Montagne Occidentali. Era visibile anche capo Bird. La nave andava verso nord insieme al ghiaccio. La luce era ormai ridotta a un breve crepuscolo di due ore. Per riempire la caldaia, il ghiaccio, caricato a bordo e sminuzzato, veniva passato attraverso un piccolo portello a un marinaio che lo versava nel passo d'uomo della caldaia. L'operazione di riempimento fu completata alle diciassette; nel frattempo Stenhouse aveva fatto alzare un'antenna per la radio. Durante la notte il vento da sud si era rinforzato a burrasca con una fitta nevicata e il giorno seguente, il 9 maggio, la situazione non si era modificata. L'ufficiale di macchina riferì che nella caldaia la pressione era salita a tre atmosfere e che si apprestava a sgelare con un getto di vapore la pompa secondaria dell'allacciamento all'acqua di mare.

"Capo Bird è l'unica terra visibile rilevata a nord est a circa otto miglia di distanza", riporta una nota di Stenhouse del pomeriggio del 9 maggio. "Così crolla il nostro progetto di svernare nel canale di McMurdo. Una conclusione sfortunata dopo quattro mesi di battaglia e dopo sette settimane consumate a tenere d'occhio e a rinforzare gli ormeggi. Ora siamo costretti a una vigilanza ancora più attenta. Mancano cinque settimane alla metà dell'inverno. Il sole è scomparso, la luce è scarsa e incerta; ci attendono molte tempeste. Non abbiamo riserve d'acqua ma solo una modesta quantità di ghiaccio recente che avevamo a bordo quando si sono rotti gli ormeggi.

"L'*Aurora* è immobilizzata nel pack e sta andando alla deriva, Dio solo sa verso quale meta. Bene, abbiamo in programma il più interessante dei viaggi. Siamo tutti in buona salute salvo Grady la cui costola va rapidamente rinsaldandosi; il morale è alto e siamo convinti di sapercela cavare. Ma cosa sarà degli sfortunati uomini di capo Evans e della squadra del Sud? Le loro prospettive sono fosche. A capo Evans, a Hut Point e, penso, anche a capo Royds ci sono viveri a sufficienza, ma i Burberry e gli indumenti per le spedizioni in slitta progettate per l'anno prossimo sono rimasti a bordo. Ho poche speranze di ritornare a capo Evans o in qualche altro approdo nel canale. Siamo a corto di carbone e immobilizzati nel

ghiaccio. Spero in un rapido spostamento alla deriva verso nord est. Potremmo riuscire a forzarci la strada verso la Nuova Zelanda, fare il pieno di carbone e tornare alla barriera a est di capo Crozier. Penso che potremmo riuscirvi in settembre, all'inizio della primavera. Dobbiamo ritornare per partecipare all'allestimento dei depositi nella prossima stagione".

La tempesta infuriò il 10 e l'11 maggio. "Non ho mai incontrato venti di questa forza", scrisse Stenhouse. "Era difficile muoversi sul ponte". Il 12 maggio, approfittando di un miglioramento del tempo, riuscirono a prendere in esame la posizione della nave. "Ci troviamo in un banco di ghiaccio con le ancore calate a poppa, ciascuna appesa a una gomena di centotrenta metri. Già a capo Evans gli ormeggi di poppa erano immersi nel ghiaccio. Nel periodo che ha preceduto il nostro allontanamento dall'ormeggio invernale, quattro cavi si erano già tranciati. Al momento del distacco dall'ancoraggio la catena e due gomene (del diametro di dieci centimetri) si sono strappate in prossimità della riva, mentre un'altra ha ceduto al punto di attracco. La catena e due cavi rimangono inglobati nel ghiaccio e dovremo recuperarli. Questa mattina abbiamo liberato i cavi, ma abbiamo dovuto rinunciare a issarli perché il vapore gelava nei tubi di ritorno dallo scarico dell'argano; abbiamo dovuto sconnettere i giunti e sciogliere il ghiaccio nei tubi. Fra le venti e trenta e le dodici e trenta del giorno seguente Hooke si è dedicato senza successo all'ascolto delle trasmissioni radio dell'isola di Macquarie (distante milletrecentoquaranta miglia) e della stazione Bluff della Nuova Zelanda (distante milleottocento miglia)".

Il 13 e il 14 maggio le ancore vennero issate con grandi sforzi: il ghiaccio si formava sulle gomene non appena queste venivano tirate su attraverso il foro aperto nel ghiaccio. Entrambe le ancore erano rotte, cosicché l'*Aurora* poteva solamente disporre di un piccolo ancorotto rimasto a bordo. Il 14 maggio la nave si trovava circa quarantacinque miglia a nord e trentaquattro miglia a est di capo Evans. "In una settimana siamo andati alla deriva per quarantacinque miglia (geografiche). Gran parte di questo spostamento si è verificato nei primi due giorni. Ora siamo quasi fermi. Se il ghiaccio si sta muovendo, tende a poggiare a nord ovest verso la costa bloccata dai ghiacci. Alcuni uomini, scesi sul banco a caccia di pinguini, riferiscono di aver sentito il sordo rumoreggiare dei ghiacci, a distanza di circa un miglio dalla nave. Spero che il ghiaccio attorno alla

nave sia abbastanza esteso per resistere alla pressione. Non ci aspettiamo grandi forze di pressione da sud, dato che il canale di McMurdo dovrebbe essere completamente bloccato dal ghiaccio compatto. È il vento di nord est che potrebbe spingere fin qui il pack del mare di Ross. Mi auguro il meglio. Abbiamo piani per il futuro ma probabilmente verranno ancora vanificati […]. Ho issato le ancore: sono inutilizzabili, ma fanno una bella figura alla testa del castello di prua e le abbiamo lasciate al loro posto […]. È sempre un problema avere acqua dolce. L'ufficiale di macchina ha convogliato il vapore dalla caldaia nel serbatoio principale a dritta con un tubo che dal condotto principale del verricello sbocca nella parte alta del serbatoio. Il vapore si condensa prima di arrivare al serbatoio che rischia di spaccarsi per il gelo. A una distanza di circa dieci miglia, si profila contro il cielo crepuscolare un grande iceberg tabulare staccatosi dalla barriera. La vista di milioni di tonnellate di ghiaccio dolce è seducente, ma il viaggio di andata e ritorno sul pack tormentato da fenomeni di pressione durerebbe una settimana e potremmo al massimo portare ghiaccio sufficiente per due giorni".

Il racconto dei primi mesi passati dall'*Aurora* alla deriva nel mare di Ross è povero di eventi. Venne installato un condensatore nella cucina, ma il problema dell'acqua dolce era sempre preoccupante. In ogni occasione gli uomini raccoglievano la neve caduta di recente o tentavano di procurarsi qualche blocco di ghiaccio dolce. Hooke e Ninnis lavorarono a lungo sull'apparecchio radio cercando di mettersi in contatto con l'isola di Macquarie e addirittura di inviare notizie a capo Evans sui movimenti della nave. Misero in funzione la radio e regolarono le apparecchiature e l'antenna dell'impianto, ma il loro lavoro rimase senza risposta. Di tanto in tanto i pinguini imperatore si avvicinavano alla nave e si faceva il possibile per catturarli come preziosa fonte di carne fresca. L'*Aurora* era immobilizzata nella stretta del ghiaccio e, dopo che la sentina del locale macchine fu sgelata e liberata dall'acqua, la caldaia venne spenta. La pressione era stata aumentata fino a quattro atmosfere, ma era impossibile muovere la nave e le scorte di carbone cominciavano a scarseggiare. Le note di Stenhouse sul libro di bordo permettono di ricostruire la storia dell'*Aurora* alla deriva durante quei lunghi mesi.

"21 maggio. Nella prima mattina il ghiaccio ha dato segni di movimento. Il suo rombo stridulo e lacerante mette in risalto l'impotenza

dell'uomo di fronte a questi eventi. Alla luce crepuscolare di mezzogiorno, abbiamo visto numerose strette fenditure con acqua libera attorno ai cavi della nave e in tutte le altre direzioni. Non possiamo fare rilevamenti, ma ritengo che non vi siano importanti novità sulla nostra posizione; l'orientamento della prua della nave e delle Montagne Occidentali è rimasto immutato […]. Spero che a capo Evans le cose siano a posto e che tutti gli uomini delle squadre siano tornati sani e salvi. Vorrei essere di conforto alle loro preoccupazioni.

"22 maggio. In base ai rilevamenti dell'isola di Beaufort, di capo Ross e dell'isola di Dunlop la nave si trova diciotto miglia a sud e settantacinque gradi a est (geografici) di capo Ross. Dall'ultimo rilevamento attendibile del 14 siamo andati alla deriva per sette miglia a nord ovest una quarta a nord.

"24 maggio. Bufera da sud-sud est durata fino alle ventuno. Alle 23.45 il vento, ormai moderato, è girato a nord ovest accompagnato da neve. La bufera ha creato un grande caos e la nave è andata molto a nord. Nella mattina, la fenditura a sud della nave ha raggiunto una larghezza di un metro. Alle quattordici, sotto un forte urto, la nave è sbandata a sinistra di settanta gradi. Dal barcarizzo di sinistra il ghiaccio si era spaccato verso nord ovest e lungo il fianco sinistro fino a poppa. Dalla prua la fenditura si estende a sud est. Ore diciannove e mezza: il ghiaccio si è aperto intorno alle catene prodiere di sinistra parallelamente alla precedente frattura. Fra le fenditure il ghiaccio è andato frantumandosi, slittando a nord ovest per una decina di metri; sul lato sud ha quindi cominciato a rompersi in grandi lastre che, dirigendosi a nord, hanno esercitato una forte pressione e una violenta compressione sulla nave. Ore ventuno e un quarto: ghiaccio nuovamente compatto intorno alla nave. Il vento è caduto dopo due forti bufere intervallate da una breve pausa. Ci troviamo in un labirinto di grandi banchi rettangolari (alcuni di questi premono con gli spigoli contro la nave) e di alte creste di pressione.

"25 maggio. Occasionali fenomeni di pressione durante i turni di guardia. La luce crepuscolare delinea la scena caotica che ci circonda; un lastrone spesso circa un metro si è impennato e si è insinuato sotto la nave in corrispondenza del giardinetto di sinistra. Da quanto si può vedere, all'estremità del lastrone si sono sovrapposti pesanti blocchi di ghiaccio che fanno pensare a un camposanto. Penso che venendo dal mare libero a nord

est del canale di McMurdo le onde si siano insinuate sotto il ghiaccio e lo abbiano ridotto in frammenti che si sono messi in movimento sotto l'effetto delle bufere. È improbabile che le onde venissero dal canale perché le fenditure andavano da nord ovest a sud est e perché il canale dovrebbe essere ormai coperto dai ghiacci. Se dunque le onde venivano da nord est, le acque libere non dovrebbero essere lontane. Vorrei saperlo. Penso che il mare di Ross sia di rado interamente coperto dai ghiacci. Ora abbiamo una vivida luce lunare che mette in evidenza ogni particolare, dalla bellezza e dalla solitudine dell'ambiente circostante fino alla nostra impotenza, quasi fossimo in prigione: vicini a capo Evans, ma del tutto inermi come se ci trovassimo in qualsiasi altro posto remoto. Abbiamo pesato le razioni per la marcia con le slitte, e l'equipaggio sta preparando le imbracature. Temperatura a meno trentaquattro.

"26 maggio. Se la nave resta imprigionata nel ghiaccio, l'equipaggio (diciotto uomini) marcerà verso la terra più vicina con quattro slitte e razioni per un mese. Sei uomini con una slitta cercheranno di raggiungere capo Evans lungo la riva a ovest, Butler Point, Hut Point eccetera. Gli altri dodici li seguiranno il più rapidamente possibile, ma non a marce forzate, cacciando foche e pinguini e lasciando depositi destinati a un'eventuale ritirata d'emergenza. Se la nave rimarrà qui e non andrà ulteriormente alla deriva verso nord, la luce ritornerà a fine luglio. Il sole riappare il 23 agosto e il ghiaccio marino dovrebbe essere piuttosto sicuro. Una squadra di tre uomini con razioni per un mese andrà a capo Evans. Se il ghiaccio si sposterà a nord facendo allontanare la nave da terra, ci dirigeremo sulla Nuova Zelanda, ci rifforniremo di carbone, troveremo un altro ufficiale e quattro volontari, caricheremo provviste e altre attrezzature e punteremo a tutta velocità a sud verso la barriera. Qui sbarcheremo una squadra a circa due miglia da capo Crozier e scaricheremo tutte le provviste e gli equipaggiamenti necessari. La nave resterà al largo finché potrà raggiungere capo Evans. Se necessario, la squadra depositerà tutte le provviste possibili a Corner Camp e andrà a capo Evans. Se si dovesse verificare il peggio, la squadra allestirà un deposito per Shackleton sul ghiacciaio di Beardmore. Se la nave sarà libera dai ghiacci alla fine di settembre, dovremo cercare di raggiungere capo Evans prima di andare a nord per rifornirci di carbone. Le scorte a disposizione non ci permettono di navigare nel canale per molti giorni.

“28 maggio. La nostra posizione, calcolata in base all’altezza meridiana delle stelle e al rilevamento del monte Melbourne, indica che dal 23, giorno dell’ultima determinazione, siamo andati alla deriva a nord est per trentasei miglia. Gran parte di questo spostamento si è verificato durante la bufera del 24. Rispetto a noi, il monte Melbourne si trova centoundici miglia a nord, ma dubito che la cima che vediamo appartenga a questa montagna. Può essere un miraggio […]. La sera abbiamo giocato a calcio sul ghiaccio sotto una splendida luna. L’esercizio e l’interruzione della routine di tutti i giorni hanno avuto un benefico effetto. I rumori del ghiaccio in movimento ci hanno rimandato tutti a bordo.

“Primo giugno. Tempo coperto e nebbioso. Nel pomeriggio, a una distanza di circa duecento metri a ovest, si è aperta una frattura nera che si estende da nord a sud. Ore venti: la frattura si è allargata diventando un lungo canale di acqua libera. Apparentemente ci troviamo bloccati in un banco che si è distaccato da quello principale. Siamo del tutto incerti sulla nostra posizione e sui nostri spostamenti. Sarebbe importante conoscere il significato di questa frattura del ghiaccio. Sono convinto che nel mare di Ross esista acqua libera non molto distante da noi […]. Questa notte Hooke sta tentando di mettersi in comunicazione con capo Evans. Se gli uomini laggiù hanno riattivato l’impianto rimasto nella baracca, dovrebbero ricevere il ‘tutto bene’ trasmesso dall’*Aurora*. Lo spero. [Il messaggio non fu ricevuto].

“8 giugno. Dall’altezza di Sirio abbiamo calcolato la nostra latitudine: 75° 59’ Sud. La vita è monotona ma gli uomini sono sereni e soddisfatti. Le riserve di cibo non sono abbondanti e dobbiamo ridurre le razioni. Grady comincia a fare esercizi e dovrebbe tornare presto in forma. È un buon uomo, ansioso di riprendere il lavoro. Nessuna trasmissione questa notte per un guasto temporaneo – la rottura della vaschetta di un condensatore. Abbiamo osservato un debole accenno di aurora boreale nel cielo a nord: compare e scompare in modo quasi impercettibile, uno spettacolo affascinante. Temperatura a meno ventinove: troppo bassa per rimanere fuori a lungo.

“11 giugno. Ho raggiunto a piedi un’alta cresta di pressione che si trova a un quarto di miglio a nord-nord ovest dalla nave. Nella semioscurità, non è affatto monotono camminare sul ghiaccio: è quasi impossibile vedere gli ostacoli, in particolare le creste nascoste dalla neve

che ci rendono incerti e prudenti. Il tuffo nell'acqua che potrebbe concludere l'avventura è un rischio piuttosto raro perché l'acqua gela immediatamente non appena si apre una fenditura. La cresta di pressione, alta almeno sei metri ed estesa per qualche centinaio di metri, è formata da un ghiaccio che si ripiega nelle fogge più straordinarie. Ore ventuno: Hooke ha chiamato capo Evans con il messaggio: 'Tutto bene – *Aurora*'. Ore ventidue: inviato il bollettino meteorologico delle venti a Wellington e a Melbourne via isola di Macquarie. [L'*Aurora* continuò anche successivamente a trasmettere messaggi che, come potemmo accertare più tardi, non vennero mai ricevuti da queste stazioni].

"13 giugno. La temperatura nella sala nautica, di poco superiore al punto di congelamento, disturba il funzionamento dei cronometri (cinque in tutto, tre sul tempo medio di Greenwich e due sul tempo siderale) contenuti in custodie avvolte in panni di lana e chiuse in una cassa imbottita e coperta da un pesante tessuto isolante. In tutti gli ambienti chiusi nei quali viviamo, ogni cosa che non sia direttamente esposta a una fonte di calore è coperta da uno strato di brina. Il giorno in cui aumenterà la temperatura avremo non pochi fastidi per il disgelo.

"14 giugno. Il monte Melbourne è a nord e a 14° Ovest (geografico). La nostra posizione approssimativa è quaranta miglia a est-nord est della lingua di ghiaccio di Nordenskjöld. Alle ventuno Hooke ha chiamato capo Evans e ha inviato bollettini meteorologici a Wellington e a Melbourne via isola di Macquarie. Hooke e Ninnis in diverse occasioni hanno ricevuto verso le ventitré qualcosa che poteva essere un debole messaggio radio, purtroppo illeggibile. Ne hanno fatto cenno chiamando l'isola di Macquarie nella speranza che aumentino la potenza della loro trasmissione.

"20 giugno. Nell'ultima bufera accompagnata dalla neve, ci sono state forti perdite di corrente dall'antenna durante l'invio dei nostri messaggi. Probabilmente queste dipendono da fenomeni di induzione provocati sia dalla neve che si accumula in alto sugli isolatori rendendoli inefficaci, sia da un aumento della forza induttiva della corrente in un'atmosfera satura di neve. Hooke è piuttosto scoraggiato e, dopo averne discusso, mi ha consegnato un rapporto scritto sull'insuccesso (almeno fino al momento attuale) dei suoi tentativi di stabilire un contatto radio. Pensa che la vicinanza del polo magnetico e dell'aurora australe possano giocare

un ruolo in queste difficoltà. L'irraggiamento è buono e sarebbe sufficiente in condizioni normali. La sua proposta di aumentare la portata dell'impianto spostando i fili di discesa dell'antenna oltre la prua e la poppa non mi trova d'accordo, data l'instabilità del ghiaccio e l'eccessiva altezza dei pali di sostegno.

"21 giugno. Tempesta da sud ovest per tutto il giorno, con una breve pausa di brezza da ovest verso le diciassette. Ripetute nevicate leggere, nebbia densa e fitta e quindi terra invisibile durante il breve crepuscolo. Siamo a corto di guantoni e di indumenti; conservo per gli uomini rimasti nella capanna il poco vestiario di cui disponiamo a bordo. Ho incaricato Thompson di utilizzare la pesante stoffa Jaeger dei sacchi da bivacco per confezionare guantoni e berretti per tutto l'equipaggio. Con molta attenzione riusciremo a far durare a lungo il nostro equipaggiamento; certo le preoccupazioni per i compagni rimasti nella capanna non ci aiutano né ci fanno bene, ma nella nostra attuale situazione non possiamo fare altrimenti. Ore ventitré: il vento urla e sibila nell'attrezzatura. Fuori la luce splendente della luna illumina il turbinio della neve e la desolata pianura di ghiaccio.

"22 giugno. Oggi il sole ha raggiunto il limite della sua declinazione a nord e comincerà a spostarsi verso sud. È stato un giorno di festa e di sera ci siamo radunati a poppa per brindare alla salute del re e al successo della spedizione. Eravamo tutti di buonumore, ma ci mancano i compagni di capo Evans. Prego Dio che ci faccia presto uscire da questa prigione dandoci la possibilità di soccorrerli. La luce del sole e il lavoro ci aiutano a vivere.

"Primo luglio. Il primo luglio! Grazie a Dio i giorni passano rapidamente. In tutte le ore di veglia il mio pensiero va agli uomini di capo Evans, ma devo mostrarmi ottimista e interessarmi ad ogni piccolo avvenimento della vita di bordo.

"3 luglio. Tempo nebbioso con poca luce. Fino a mezzogiorno, venti moderati da ovest-nord ovest verso sud ovest; poi il vento è girato a sud e si è rinforzato. Nessun cambio evidente nella posizione della nave; l'iceberg rimane nella stessa posizione (un punto sul giardinetto di sinistra) e alla medesima distanza. Il monte Melbourne rimane nascosto dietro un ammasso di nuvole; al momento è il nostro unico punto di riferimento perché l'isola di Franklin è immersa in un'oscurità permanente. Sebbene

l'iceberg sia rimasto sempre in vista durante la deriva dalla bocca del canale di McMurdo, non abbiamo mai potuto osservarlo con una luce favorevole e, se non fosse per il suo movimento, potremmo prenderlo per un'isola tabulare. Sarà interessante dare un'occhiata al nostro compagno quando sarà tornata la luce, purché non sia troppo vicino!

"5 luglio. Giornata grigia e scura (durante il crepuscolo) con leggera brezza variabile da ovest. Intorno a noi si agita una pesante cortina di nebbia; cade una neve sottile, ma sulle nostre teste le stelle scintillano in un cielo nero e senza nuvole. Non appena la debole luce di mezzogiorno si attenua, la bassa nebbia pesante accentua l'oscurità e ci fa sentire fortunati di poter disporre di una solida 'culla' nel ghiaccio. Non potrei certo rimanere a contemplare la scena se in questo momento il ghiaccio andasse in frantumi.

"6 luglio. La scorsa notte mi è sembrato di vedere a sud della nave un lungo canale nero che si spingeva a est e a ovest, ma la nebbia e la neve leggera rendevano incerta l'osservazione. Al mattino, il canale era ben visibile e sembrava largo da due a trecento metri e lungo due miglia […]. Alle diciotto, da questo canale aperto hanno cominciato a raggiungerci cupi rumori di pressione che sono continuati per tutta la notte. Poco dopo le venti, i rumori stridenti e sibilanti si sono avvicinati al lato destro della prua (a ovest-sud ovest) accompagnati da ben percettibili vibrazioni prodotte dalla pressione […]. A sud l'incessante e stridulo frammentarsi del ghiaccio e il ribollire dell'acqua, come se sotto la nave scorresse con fragore minaccioso un torrente, mi hanno tenuto sul chi vive per tutta la notte; il timore di una rottura del ghiaccio mi avrebbe spezzato i nervi se le precedenti esperienze non li avessero resi ormai insensibili.

"9 luglio. A mezzogiorno una schiarita a nord ci ha lasciato vedere il monte Melbourne, che appare come una bassa cima a nord ovest. La posizione della nave è ventotto miglia a nord-nord est dell'isola di Franklin. Sul lato sinistro e davanti alla prua ci sono enormi creste di pressione, probabile risultato dei movimenti del ghiaccio nei giorni passati e tuttora attivi. Rumori di pressione da sud durante tutta la giornata.

"13 luglio. Alle diciassette, forti rumori di pressione con sequenze irregolari al traverso sinistro e a prua (da sud) in stretta prossimità della nave. Qui il ghiaccio sembra flettersi verso l'alto mentre a bordo se ne avverte l'urto occasionale contro lo scafo. Comincio a pensare che ci

troviamo in un cul-de-sac nel quale saremo esposti in pieno alle pressioni provenienti da sud. Siamo preparati al peggio; il meglio è solo una speranza: la libertà dai ghiacci, a bordo di una nave ancora capace di navigare.

"18 luglio. Giornata piena di eventi. Alle otto, l'orizzonte a nord si è schiarito e, con il crescere della luce, sono apparse le lontane terre occidentali. È il primo giorno limpido dal 9 di questo mese e, nel frattempo, ci siamo notevolmente spostati verso nord est. Dall'altezza meridiana delle stelle e dai riferimenti a terra offerti dall'isola di Coulman e dai monti Murchison e Melbourne la nostra posizione è settantotto miglia (geografiche) a nord est dell'isola di Franklin. Negli ultimi tre giorni siamo andati alla deriva per quarantotto miglia (geografiche) e questo spiega tutto lo stridore e la frammentazione del pack degli ultimi giorni. Per tutta la giornata la nave ha fronteggiato molti attacchi della pressione.

"20 luglio. Poco prima di colazione abbiamo avvertito il grido rauco di un pinguino imperatore e ne abbiamo avvistati due a una certa distanza […]. La terra più vicina (in prossimità di capo Washington) è a novanta miglia, come l'isola di Coulman. L'isola di Franklin è ottanta miglia a sud est, una quarta a sud; il pack è in movimento. Questa è la stagione della cova per i pinguini, e noi li troviamo qui fuori in questo squallido deserto di ghiaccio […]. Ore ventidue e tre quarti: forte pressione attorno alla nave. Si sono aperti dei canali e la nave ha indietreggiato per circa cinque metri. Entrati in tensione i cavi inglobati nel ghiaccio (strappate le rizze delle catene di mezzana) e divelto il passacavo della bitta sul lato sinistro del castello di prua.

"21 luglio, ore una: si sono aperti dei canali larghi una decina di metri. Nave in un'area d'acqua libera larga una trentina di metri con forti fenomeni di pressione in vicinanza. Al castello di prua, tutti gli uomini si sono impegnati a tranciare i cavi d'ormeggio. [Questi cavi erano rimasti inglobati nel ghiaccio quando la nave aveva strappato gli ormeggi e, in certe occasioni, avevano denunciato i movimenti del ghiaccio in vicinanza della nave]. Ore due: la nave si è messa di traverso mentre il ghiaccio si apriva e i banchi sul fianco sinistro hanno esercitato una forte pressione a poppa. Ore undici e trenta: un branco di orche è comparso nel canale in vicinanza della nave. Alcune hanno rotto il ghiaccio (spesso un paio di centimetri) sporgendo la testa e poi sollevandosi verticalmente fino a un metro e mezzo

sopra l'acqua. Sembra che vogliano dare un'occhiata attorno. È strano incontrare delle orche in quest'immensa distesa di ghiaccio: nelle vicinanze dovrebbe esserci acqua libera. Ore diciassette e un quarto: nuovi canali si aprono e si allargano. I banchi in movimento sul lato sinistro hanno spinto la prua contro altri banchi e poi si sono chiusi immobilizzando la nave a poppa e a prua; il timone è stato piegato verso dritta e si è schiantato. Il duro legno di quercia e i sostegni di acciaio hanno ceduto come fossero fiammiferi. Ore venti: vento forte di sud-sud ovest e neve. Forte pressione sulle ordinate dello scafo. Ore ventidue: sotto una violentissima stretta a prua e a poppa, la nave si è chiaramente inarcata. Sempre forti i fenomeni di pressione.

"22 luglio. La nave si trova in una posizione pericolosa nel canale chiuso dal ghiaccio recente; con la prua e la poppa imprigionate strettamente nel ghiaccio, subisce forti compressioni che provocano scricchiolii e schianti. Ore otto: ho radunato gli uomini nel deposito delle slitte per completare i preparativi in previsione di un abbandono della nave. Ho affidato compiti specifici ai diversi uomini per poter abbandonare rapidamente la nave se questa venisse stritolata. Se la pressione dovesse continuare, temo che l'intera struttura della nave potrebbe cedere, ma non sono in grado di poterla difendere. Ore quattordici: posizione della nave alleggerita. Abbiamo versato acido solforico sul ghiaccio a poppa nel tentativo, purtroppo fallito, di creare delle fenditure e attenuare la pressione sul dritto di poppa. Forti fenomeni di pressione attorno allo scafo (violente sollecitazioni a prua, a poppa e al giardinetto di dritta). La nave si scuote, si deforma e si inclina malamente. Ore ventidue: dopo aver forzato la strada nel ghiaccio recente sulla dritta, la nave si è messa di traverso nel canale, con il dritto di poppa libero dal ghiaccio di terra. Ore ventiquattro: posizione più sicura della nave, diversi canali si stanno aprendo in tutte le direzioni.

"23 luglio. Intravista l'isola di Coulman attraverso la nebbia. Posizione della nave, ottanta miglia a sud, quattordici gradi a est (geografico) dell'isola. Fenomeni di pressione intermittenti per tutto il giorno e la notte, con violenti urti occasionali che fanno scricchiolare e gemere le ordinate. La prua si trova su un letto più o meno morbido formato da ghiaccio recente spesso trenta centimetri. Ringrazio Dio di averci fatto superare questo pauroso incubo notturno. Non potrò mai dimenticare le

deformazioni a fisarmonica che la nave ha subito nella giornata di ieri e di mercoledì, sotto i morsi del ghiaccio a prua e a poppa.

"24 luglio. Giornata tranquilla, paragonata a quelle passate. I canali si aprono e si chiudono e di tanto in tanto la nave urta violentemente all'altezza del giardinetto di dritta contro il banco di ghiaccio compatto. La situazione è tanto più sicura quanto più numerosi sono i canali che si aprono: coperti da ghiaccio sottile che nel giro di poche ore raggiunge lo spessore di circa dieci centimetri, agiscono come molle interposte fra i banchi e i campi di ghiaccio duro e compatto. Indubbiamente ci ha guidato la Provvidenza lungo le duecento miglia di moto alla deriva che, nel pack sconvolto dalle bufere, ci ha portato a bordeggiare la costa occidentale fasciata dai ghiacci, a doppiare verso nord l'isola di Franklin per raggiungere quella che sembra essere una via sicura verso il mare aperto! Tenendo conto della precarietà della situazione e del pericolo di vita in cui si trovano gli uomini, ho mandato un aerogramma a Sua Maestà il re Giorgio chiedendo l'invio di una nave di soccorso. Spero che il messaggio giunga a destinazione. L'ho inviato dopo molte riflessioni: so che, nel caso di un mancato arrivo in Nuova Zelanda alla data del primo novembre, una nave verrà inviata in soccorso della squadra del Sud.

"25 luglio. Violente pressioni attorno alla nave. Nelle prime ore del giorno un grande banco è venuto alla carica verso poppa scontrandosi con il banco che imprigiona la nave: si è sollevata una cresta alta tre-cinque metri. I blocchi del ghiaccio che andava in frantumi si accatastavano con il rumore di una scarica di tuoni. Fra i banchi che si allontanavano e si scontravano, la pressione si è protratta per tutta la giornata, con la nave che scricchiolava e gemeva.

"4 agosto. I venti da sud che hanno soffiato per nove giorni ci hanno portato negli ultimi quattro una tormenta urlante. Il rumore di questo vento infernale mi perseguita. Frastuono, fragore, strepito e in più l'oscurità. Oggi avremmo dovuto vedere il sole, ma un banco di nuvole ce lo ha nascosto, anche se la luce del giorno resta pur sempre una grande gioia.

"6 agosto. Alle sei il vento si è attenuato e, al momento della colazione, una schiarita ci ha lasciato vedere la terra dalle vicinanze di capo Cotter fino a capo Adare. Giornata splendida, dopo quattro giorni di tempo coperto. Ci troviamo in vista di capo Adare, circa quarantacinque miglia a

est dell'isola Possession; fino a oggi abbiamo percorso cento miglia: una buona andatura. Il monte Sabine, il primo segno di terra che abbiamo avvistato venendo al Sud, si delinea a ovest come la cima più alta (tremila metri) di una maestosa catena di monti innevati. A ovest vediamo l'isola Possession ai piedi dello stupendo sperone di capo Downshire, ricco di ampie placche di roccia nera. A nord ovest del capo il terreno si abbassa per poi risalire formando l'alta penisola di capo Adare. Al mattino eravamo in grande agitazione per l'arrivo del sole, che è sorto circa alle nove e trenta (ora locale), dandoci la gioia di uno splendido spettacolo. Abbiamo brindato e gridato il nostro benvenuto al sole.

"9 agosto. Donolly si è dato da fare con il timone. Tagliare le piastre di ferro che lo rivestono è un lavoro non solo lungo ma anche pericoloso perché il ghiaccio è malsicuro. Hooke sostiene che ora le condizioni per i collegamenti radio sono normali. Mi auguro che riesca nel suo intento. È un uomo di successo e insiste nei suoi tentativi anche se, ne sono convinto, ha poco da sperare con quest'antenna di fortuna.

"10 agosto. Posizione della nave a 70° 40' di latitudine Sud e a quaranta miglia a nord, ventinove gradi a est di capo Adare. Dal 2 al 6 agosto siamo andati alla deriva per cento miglia e, dal 6 al 10, per ottantotto miglia.

"12 agosto. In base ai rilievi e ai riferimenti a terra siamo a quarantacinque miglia a nord est di capo Adare a una latitudine di 70° 42' Sud. È una posizione leggermente più a est di quella del 10 agosto. I riferimenti, riportati su una carta a bassa scala in proiezione gnomonica, e i cronometri ormai sregolati ci mettono in difficoltà. Donolly e Grady sono seriamente impegnati con le lastre di ferro del rivestimento del timone, ma domani dovrebbero finire di tagliarle. È stato quasi completato un timone di fortuna; per la parte inferiore abbiamo impastato un po' di cemento, usando acqua bollente per evitare che gelasse durante la miscelazione. Il carpentiere ha fatto un buon lavoro, malgrado abbia dovuto costruirlo sul cassero di poppa, esposto al freddo e al pungente turbinio del vento.

"16 agosto. Stiamo bordeggiando a circa quaranta miglia a nord est di capo Adare. Ci aspettavamo di aver percorso molte più miglia, tuttavia non possiamo lamentarci e dobbiamo avere pazienza. Molti miraggi a nord; dalla coffa si vede distintamente l'acqua libera che si estende da nord-nord ovest a nord est.

“17 agosto. Giornata memorabile! La terra è chiaramente visibile e a nord il limite del riflesso scuro dell’acqua sul cielo si estende ininterrotto all’orizzonte. Hooke ha intercettato una trasmissione dall’isola di Macquarie a Hobart, la fine del bollettino meteorologico. Speriamo di avere notizie in futuro.

“23 agosto. Avvistata la terra in vicinanza di capo Nord. A sud-sud ovest si vedono distintamente le pendici e le cime delle catene interne e, più distante a sud ovest, una bassa distesa di colline. Di tanto in tanto si riesce a vedere nell’oscurità il monte Sabine. Ci troviamo alla latitudine di 69° 44’ 30” Sud e cinquantotto miglia a nord e quaranta miglia a est di capo Nord.

“24 agosto. Abbiamo estratto il timone dal ghiaccio e l’abbiamo poggiato, distaccato dalla poppa, in posizione trasversale rispetto all’asse prua-poppa della nave. È stato un lavoro faticoso (pesa quattro tonnellate e mezza) in cui abbiamo usato bozzelli a due o tre carrucole; ma con il paranco a catena della sala macchine e a forza di muscoli e di leve siamo riusciti a trascinarlo in posizione. Tutti i perni sul lato anteriore del timone sono saltati; c’è una spaccatura netta che dà un’idea della grande pressione esercitata dai ghiacci sulla nave. È comodo avere il timone appoggiato sul ghiaccio e lontano dall’elica. La pala, di solida quercia rivestita sulle due facce e sul lato posteriore da bande di ferro spesse due centimetri, è intatta salvo che a livello dei perni; anche l’asse del timone è danneggiato.

“25 agosto, ore due. Hooke è arrivato con una buona notizia: ha intercettato Macquarie e Bluff (Nuova Zelanda) mentre si scambiavano segnali e inviavano bollettini meteorologici. Forse hanno captato i nostri messaggi più recenti e stanno tentando di mettersi in contatto con noi. Purtroppo l’apparecchio si è guastato.

“26 agosto. Il carpentiere ha ultimato il timone di fortuna e sta lavorando sull’estremità inferiore dell’asse, dove il timone ha danneggiato le ordinate di poppa. È un vantaggio avere la possibilità di riparare questi danni minori, che potrebbero crearci dei problemi durante la navigazione.

“31 agosto, ore sei e trenta. Cupi rumori di pressione da sud est. Dopo colazione, dalla coffa ho visto molti canali aperti in tutte le direzioni. Quelli di ieri si sono gelati, lasciando scarse possibilità di una generale e continua frammentazione del ghiaccio fino al momento in cui non aumenterà la temperatura. La terra è visibile ma troppo lontana per prendere dei riferimenti anche approssimativi. L’iceberg si trova sempre a nord ovest

della nave. Sembra che ci siamo girati volgendo le spalle alla terra. Non possiamo uscirne tanto presto, abbiamo tutti da fare e siamo su di morale, ma questa vita su una nave impotente ci sta stancando.

"5 settembre. L'albero intermedio dell'antenna è crollato durante una rabbiosa tempesta. A mezzogiorno sono andato sopra il cassero centrale strisciando sopravento e, al riparo della sala nautica, ho visto l'albero che si piegava e oscillava; dopo che l'antenna aveva resistito per tutto l'inverno, non pensavo che il suo albero di sostegno potesse cedere. Per fortuna nessuno si trovava sul ponte in quelle pericolose condizioni (in questi casi i viveri vengono prelevati dalla cambusa e passati di mano in mano in mezzo al turbinio accecante della neve).

"8 settembre. Tempo pessimo e scuro. Vento, neve e solo un'ora o due di calma. L'unica differenza sta nel fatto che il vento può soffiare con o senza la compagnia della neve. Ora ho due malati, Larkman e Mugridge. Il primo ha avuto, tempo addietro, un congelamento dell'alluce e del secondo dito del piede sinistro e non se n'è dato cura fino alla comparsa di segni di cancrena. Mugridge soffre di un eczema con arrossamento della pelle e fugace comparsa di grandi bolle. Non so proprio cosa diavolo sia; nei testi medici la descrizione che più vi s'avvicina è quella del pemfigo; fatta la diagnosi, la parte è stata massaggiata e trattata con dei 'tonici'.

"9 settembre. È il primo giorno, dopo molto tempo, in cui la temperatura minima è rimasta sopra i meno quindici per ventiquattro ore. È piacevole pensare che da un mezzogiorno all'altro, per l'intera durata della notte, la temperatura non sia scesa sotto quel valore: insieme al ritorno della luce è un segnale che l'estate si avvicina.

"13 settembre. Per tutto l'orizzonte a nord le nuvole in cielo hanno il riflesso scuro dell'acqua libera, ma le prospettive per quanto ci circonda sono ancora fosche. Il sole è sorto alle sei e trenta ed è tramontato alle diciassette e venticinque. Abbiamo avuto undici ore e cinque minuti di sole e diciassette ore di luce, con tre ore di luce crepuscolare al mattino e alla sera. Per facilitare lo scarico e, se necessario, l'installazione del timone di fortuna, il carpentiere sta smontando il coronamento e lo sostituirà con una ringhiera provvisoria e asportabile.

"16 settembre. Miraggi su tutto l'orizzonte mentre da est verso sud e sud est si alza un pesante fumo di ghiaccio. All'orizzonte settentrionale si distende una bassa striscia bianca di nebbia che sembra a contatto con

l’acqua. Non mi rallegra il persistere di queste basse temperature, temo che non ci libereremo dal ghiaccio fino al momento in cui il sole comincerà a intaccarlo.

“17 settembre. È l’anniversario della nostra partenza da Londra. Dell’equipaggio di undici uomini allora presenti ci ritroviamo qui solo in quattro: Larkman, Ninnis, Mauger e io. Tante cose sono accadute da quel venerdì 18 settembre 1914, ma è vivo il ricordo della navigazione sul Tamigi mentre i sottomarini e gli incrociatori, armati e in piena attività, incrociavano la nostra rotta. Ricordo anche il dispiacere di lasciare tutto quel mondo e la successiva nostalgia.

“21 settembre. Il sole fa rapidi progressi: oggi abbiamo avuto più di diciassette ore di luce con dodici ore di sole. Potesse arrivare una liberazione! La monotonia e questo insuperabile isolamento sono un tormento. Penso che Shackleton e la sua squadra abbiano cominciato ad allestire i depositi e siano pieni di speranza per il futuro. Mi chiedo se l’*Endurance* abbia svernato fra i ghiacci o sia tornata a nord. Non può certo aiutare il pensiero che, se ha svernato nel mare di Weddell, si sarà trovata in una situazione ancora peggiore della nostra. Ci aspettiamo molte nuove nei prossimi sei mesi, su Shackleton e sull’*Endurance*, sugli uomini di capo Evans e sulla guerra.

“22 settembre. Latitudine 69° 12’ Sud; longitudine 165° 00’ Est; l’isola Sturge (nel gruppo delle Balleny) è novanta miglia a nord (geografico). Leggeri venti di nord ovest con tempo sereno e limpido. Al mattino, avvistata in direzione nord l’isola Sturge come una debole ombra all’orizzonte. È un passo avanti trovare sicuri punti di riferimento a terra per confermare la nostra posizione: questo ci conferma che andiamo a nord, anche se lentamente. Dopo la rottura degli ormeggi a capo Evans siamo andati alla deriva per settecentocinque miglia doppiando molte isole e superando ostacoli pericolosi: un viaggio formidabile! Mi lusinga pensare che non è stata un’esperienza inutile perché i dati raccolti sulla composizione del pack e sulla sua deriva integrano validamente le conoscenze su queste regioni. La nostra attuale posizione è a settecentocinque miglia (geografiche) da capo Evans.

“27 settembre. Di notte la temperatura nella mia cabina, circa meno quindici, era fredda ma sopportabile sotto le coperte. Hooke ha smontato l’apparecchiatura radio. Per quanto non lo dia a vedere, è

dispiaciuto di non essere riuscito a stabilire dei collegamenti con il mondo esterno.

"30 settembre. La settimana scorsa Ninnis si è dedicato al montaggio di un nuovo trattore. Ha costruito il telaio sul quale assemblerà il motore nell'interponte di prua, dove il trattore potrà essere fissato solidamente quando saremo fuori dai ghiacci. Dalla cima d'albero si possono vedere canali con acqua libera, ma noi rimaniamo bloccati. Fino a quando?

"7 ottobre. Con il passare del tempo è giusto prendere in considerazione la possibilità di tornare alla barriera e di sbarcare una squadra; se ci liberassimo molto tardi dovremmo tornare prima di tutto a sud, anche se non abbiamo ancore, se i cavi di ormeggio sono scarsi, se ci manca il timone e se le scorte di carbone sono ridotte. Lo sbarco sulla barriera di una squadra ridurrà ulteriormente l'equipaggio. Ma lo si può fare: qualsiasi cosa va tentata pur di non ritardare i soccorsi agli uomini di capo Evans. Alle cinque è apparso un meraviglioso parelio attorno al sole. Lo spettacolo ha talmente impressionato il nostromo che mi ha svegliato perché lo vedessi".

Nel mese di ottobre l'*Aurora* continuò il suo viaggio alla deriva senza particolari eventi. Stenhouse parla della frequente comparsa di acque libere all'orizzonte nei quadranti settentrionale e orientale, ma i suoi occhi si affaticavano vanamente nella ricerca dei segni di una prossima liberazione della nave. Hooke aveva rimesso in funzione l'apparecchio radio e tentava tutti i giorni di mettersi in contatto con l'isola di Macquarie in quel momento distante ottocentocinquanta miglia. La richiesta dell'invio di una nave di soccorso andava rinnovata, qualora fosse stato possibile stabilire un contatto radio: se tutto fosse andato bene con l'*Endurance*, la squadra transcontinentale poteva già essere partita dal mare di Weddell. Verso la fine del mese si verificarono frequenti movimenti del ghiaccio accompagnati dall'apertura e dalla chiusura di canali, ma il banco in cui l'*Aurora* era imprigionata, esteso per qualche migliaio di metri quadrati, rimase compatto fino ai primi giorni di novembre. I canali si aprivano in prossimità della nave sotto l'azione di forti correnti che facevano affondare il banco. Il ritorno del sole aveva innalzato la temperatura e il ghiaccio si era ammorbidito. Il 12 novembre la nave si trovava a 66° 49' di latitudine Sud e a 155° 17' 45" di longitudine Est. Il 17 novembre Stenhouse

scandagliò il fondo a 66° 40’ di latitudine Sud e a 154° 45’ di longitudine Est, misurando una profondità di trecentocinquanta metri e riportando a galla fango e qualche sassolino. Il cavo dello scandaglio rivelò la presenza di forti correnti dirette a nord ovest. Stenhouse annotava: “Abbiamo trattato con la separazione al piatto una certa quantità di fango e nel residuo abbiamo trovato diverse particelle d’oro”. Due giorni dopo la corrente girava a sud est. Il 22 portò un forte disgelo. Nelle cabine l’acqua gocciolava e la neve recentemente caduta sulla nave si scioglieva in rivoli che scorrevano fuori bordo. Tutti gioivano di questi inconvenienti, segnali di una liberazione vicina.

“23 novembre. Alle tre è stata rilevata in direzione nord, cinquantaquattro gradi a est (geografico), l’isola Young del gruppo delle Balleny, che si profilava all’orizzonte a grande distanza sotto un cielo coperto di cumulonembi. A mezzogiorno ci trovavamo a una latitudine di 66° 26’ Sud, che sulle carte corrisponde a quella del picco di Foreman sull’isola Young. Il rilevamento non coincide. Alle otto abbiamo rilevato terra in direzione sud a sessanta gradi a ovest (geografico): dovrebbe trattarsi di capo Hudson, intravisto fra la nebbia come un promontorio alto e massiccio, sovrastante un territorio basso e ondulato che si estende a sud-sud est e a ovest. La presenza di questo promontorio era stata preannunciata negli ultimi due giorni da un ammasso di fitta nebbia nerastra, ma è strano che una formazione tanto elevata sia sfuggita all’osservazione nei giorni passati in condizioni climatiche non dissimili da quelle attuali.

“24 novembre. Tempo coperto e nebbioso al mattino, con qualche nuvola, ma limpido e luminoso nel pomeriggio e verso sera. Nessun segno di terra; quindi capo Hudson diventa ‘capo Sfuggito’. È strano: tutti hanno avvistato il promontorio a sud ovest e qualcuno di noi ne ha tratto un disegno. Nel pomeriggio, con un cielo del tutto limpido, a sud ovest non si vede nulla. Non è possibile che, in un solo giorno, la deriva ci abbia trascinato tanto lontani. Non mi stupisco che Wilkes abbia avvistato terra. Ore ventuno: una bassa striscia di terra è apparsa a sud ovest, ma non ricorda in alcun modo il capo che avevamo avvistato ieri. Nel pomeriggio abbiamo calato lo scandaglio in una fenditura a duecento metri a est della nave, ma non abbiamo toccato il fondo a milletrecento metri”.

Il 26 novembre, Ninnis e Kavenagh durante una lunga marcia verso nord ovest scoprirono inaspettatamente una colonia abbandonata di

pinguini imperatore. Nel ghiaccio i pinguini avevano scavato degli avvallamenti lunghi quarantacinque centimetri e contenenti alcuni residui grigiastri. La colonia era circondata da creste di pressione alte circa due metri e doveva aver ospitato una ventina di animali. Non c'erano tracce di gusci d'uovo, ma era probabile che procellarie e stercorari avessero fatto piazza pulita. I banchi cominciavano ad ammorbidirsi e a corrodersi rendendo difficoltosa la marcia. Si stavano formando profonde pozze d'acqua e di fanghiglia che la neve nascondeva, trasformandole in vere e proprie trappole. Stenhouse pensava che una forte tormenta avrebbe portato alla dispersione del pack. La sua ansia era sempre più pressante con il procedere della stagione; il suo libro di bordo tradisce l'ardente desiderio di tornare libero e attivo. Ma la presa del ghiaccio non cedeva. Tutti erano impegnati nel lavoro di rimettere l'*Aurora* in condizione di navigare dopo gli assalti delle tempeste invernali. Foche e pinguini erano numerosi e permettevano di rifornire le scorte di carne fresca. Il timone di fortuna era pronto per essere montato appena la nave fosse stata libera dal ghiaccio, ma si preferiva evitare di esporlo prematuramente agli attacchi del pack. "Nessuna novità intorno a noi", riportava una nota del 17 dicembre. "Ogni giorno che passa riduce le possibilità di liberarci in tempo e di andare a nord per procurarci un timone nuovo, le ancore e il carbone. Se usciamo dai ghiacci prima del 15 gennaio, possiamo andare a nord in Nuova Zelanda e tornare a capo Evans in tempo per imbarcare le squadre. Dopo quella data possiamo solo tentare di andare a sud nelle nostre malandate condizioni e con il poco carbone che ci resta. Con una scorta di combustibile sufficiente per nove giorni abbiamo ben poche possibilità di avanzare in qualsiasi tipo di pack nel mare di Ross o, più semplicemente, di andare verso sud, se dovessimo fronteggiare molte tempeste. Ma esiste sempre una possibilità di successo e per una volta la fortuna potrebbe sorriderci […]. Shackleton a quest'ora dovrebbe aver superato il polo. Mi auguro che i nostri messaggi radio siano stati captati".

Il Natale trascorse con un pranzo speciale e con modesti festeggiamenti mentre il ghiaccio continuava a restare compatto. Gli uomini dell'equipaggio seguivano con interesse la muta delle penne dei pinguini che stazionavano intorno alla nave. Stavano sottovento ai cumuli di neve e di ghiaccio e si muovevano solo quando il vento cambiava direzione o quando la neve non era più pulita. Tali spostamenti erano limitati a pochi

metri, percorsi a passo incerto. Gli uomini riuscirono a portare a bordo un pinguino vivo e si divertirono a vedere come si bilanciava sui talloni e sulla coda con le dita palmate flesse in alto, nella posizione che assumono quando covano l'uovo tenendolo appoggiato alle zampe. La minaccia di una forte bufera in arrivo fece più volte nascere la speranza di un'apertura dei ghiacci, ma la tormenta, forse la prima a essere desiderata e attesa nell'Antartico, deluse queste speranze. Stenhouse e gli altri passarono il primo dell'anno riprendendosi da una cecità da neve, che si erano procurati con un'escursione sui ghiacci senza gli occhiali scuri.

Alla fine della prima settimana di gennaio la posizione della nave era alla latitudine di 64° 45' Sud. A un miglio dalla nave il pack si era disgregato e i ghiacci ondeggiavano visibilmente. A poppa e a prua le zone d'acqua libera si allargavano e si estendevano in lunghi canali diretti a ovest. Il 6 gennaio una foca emerse sotto la poppa: era chiaro che esisteva un'apertura nel ghiaccio sommerso. Stenhouse stava economizzando sul vitto. Abolita la colazione, mangiavano carne di foca o di pinguino in uno dei due pasti giornalieri. Tutti gli uomini erano a corto di indumenti, ma Stenhouse conservava intatto l'equipaggiamento da slitta destinato alla squadra di terra. Il 9 gennaio una serie di forti venti provenienti da diversi quadranti fece rinascere le speranze e, la mattina seguente, il ghiaccio risultò ampiamente disperso in tutte le direzioni già alla distanza di mezzo miglio dalla nave. "È straordinario il fatto che la nave resti chiusa in un banco praticamente intatto di un miglio quadrato, tanto più che esso, dopo esser stato soggetto a forti torsioni e fratture durante la tempesta di luglio, presenta molti punti deboli. In ogni direzione, fino alla distanza di mezzo miglio da noi, si alzano creste di pressione formate da lastre di ghiaccio spesse dieci centimetri accatastate fino a un'altezza di sei metri. È un miracolo che la nave sia sfuggita a fenomeni di pressione tanto ravvicinati".

Passò anche la metà di gennaio, con l'*Aurora* sempre bloccata dal ghiaccio. Il periodo di luce diurna continua volgeva al termine e, a mezzanotte, cominciava a delinearsi una fase crepuscolare. All'orizzonte a nord si vedeva chiaramente in cielo il riflesso scuro dell'acqua. Il 24 gennaio si trovavano alla latitudine di 65° 39' 30" Sud. Alla fine del mese Stenhouse dispose un riordino generale delle provviste in preparazione di una ripresa della navigazione. Le scorte di farina e di burro erano buone; altre erano ridotte e l'equipaggio non perse occasione per catturare foche e

pinguini. Il numero dei pinguni di Adelia che migravano verso est-sud est era notevole, ma il ghiaccio era infido e si potevano catturare solo quelli molto vicini alla nave. L'impianto radio, dopo l'inattività nei mesi di luce continua, era stato riattivato e, il 2 febbraio, Hooke aveva ripreso i tentativi di chiamata all'isola di Macquarie, ma non gli giunse alcuna conferma di ricezione. Il pack era sempre in movimento, ma il grande banco che imprigionava la nave rimaneva compatto.

La frantumazione del banco si verificò il 12 febbraio. Sotto forti venti da nord est a sud est, il banco si mise in movimento con visibili ondeggiamenti. La nave cominciò a fare acqua, un preavviso delle complicazioni in arrivo, e tutti lavorarono alle pompe: pur attardati dalle tubazioni gelate e da altre difficoltà, riuscirono a far scendere a trenta centimetri il livello dell'acqua che nel pozzo aveva superato il metro. Il lavoro era stato appena sospeso per la notte, quando il ghiaccio si ruppe a poppa frantumandosi in ogni direzione sotto l'azione delle onde. Riuscirono a salvare la carne di foca nascosta in un mucchio di neve vicino alla passerella di sbarco. Recuperarono il filo aereo della radio, ma andò persa l'asta della bandiera che lo sosteneva. L'*Aurora* adesso galleggiava tra i frammenti del banco, contro i quali urtava violentemente. Soffiava un vento teso da sud e la nave cominciò a spingersi in avanti senza vele. Alle otto e trenta del 13 settembre, Stenhouse fece alzare la vela di trinchetto e la vela di strallo del parrocchetto mettendo l'*Aurora* in un lento moto verso nord, inframmezzato da occasionali urti contro i ghiacci vaganti. La navigazione senza l'aiuto del vapore e senza il timone era incerta e difficile, ma Stenhouse voleva risparmiare la sua piccola riserva di carbone fino al momento in cui la nave fosse stata libera dal pack, in modo da poter tentare una rapida navigazione verso il canale di McMurdo. Il timone di fortuna non si poteva installare con la nave nel pack. Lo scafo imbarcava circa un metro d'acqua nelle ventiquattro ore, una quantità facilmente controllabile con le pompe.

Durante la giornata del 14, l'*Aurora* navigò lentamente verso nord attraverso un pack compatto. Nei punti in cui la progressione si faceva più difficile, veniva aiutata puntando dei pennoni sui banchi o facendo trazione con un'ancora da ghiaccio ma, nella maggior parte dei casi, la nave si governava da sola. Nel pomeriggio venne installata l'asta del timone di fortuna, rimandando il montaggio del timone al momento in cui la nave

avesse raggiunto le acque libere. Per l'intera giornata del 15 i ghiacci chiusero qualsiasi via di fuga alla nave, bloccata alla latitudine di 64° 38' Sud. Vani furono i tentativi di muovere la nave orientando le vele e di guidarla con le ancore da ghiaccio: era impossibile manovrare con sufficiente prontezza fra i canali che si aprivano e si chiudevano. La situazione non cambiò neppure nel giorno seguente. Nella notte un forte moto ondoso sotto i ghiacci sottopose la nave a un rude trattamento. Un banco appuntito spesso più di tre metri continuava a urtare, con la forza del beccheggio di un metro, contro il fianco di dritta della nave solo parzialmente protetto dai parabordi. "Non ha senso cercare di forzare il pack utilizzando la macchina a vapore", precisava Stenhouse. "Utilizzeremmo le nostre povere scorte di carbone per raggiungere i limiti del pack, per trovarci poi nei guai privi di zavorra e di combustibile […]. Ma se questa situazione dura un'altra settimana, dovremo per forza alzare i fuochi nella caldaia e utilizzare il carbone per raggiungere le acque navigabili. Devo riconoscere che ormai le possibilità di andare a sud sono minime".

Il pack rimaneva compatto e il 21 un forte moto ondoso creò una situazione pericolosa. Durante la notte la nave cozzava violentemente e i parabordi erano di scarso aiuto. Ad ogni 'arrivo' dell'onda la prua della nave urtava contro il banco che la fronteggiava e quindi arretrava andando a sbattere, a poppavia, contro un altro banco spesso due metri e largo trenta, che finì per spezzarsi. Il pack era ancora più compatto il 23, quando la latitudine a mezzogiorno era di 64° 36' 30" Sud. La situazione peggiorò ancora nella notte del 25 quando, con il pack in via di dispersione, un forte moto ondoso da nord ovest sottopose la nave a nuovi violenti urti. Questa situazione si ripeté nei giorni successivi. "Gli urti e i colpi d'ariete dei ghiacci sono aumentati nelle prime ore [del 29 febbraio] tanto da far pensare che un banco affilato o uno zoccolo appuntito stiano scorrendo sotto la carena della nave. Alle sei abbiamo fabbricato un parabordo con un grosso cavo d'ormeggio in fibra di cocco; l'abbiamo spinto a sinistra sotto il giardinetto, dove si è incastrato un banco il cui zoccolo sommerso, profondo sette-dieci metri, minaccia di danneggiare l'elica e il dritto di poppa. Alle nove, dopo aver pompato l'acqua dalla stiva, l'ufficiale di macchina constatò una via d'acqua in corrispondenza dell'asse dell'elica vicino al dritto di poppa sul lato sinistro. Il carpentiere ha tagliato una parte

del rivestimento e ha riempito lo spazio fra le ordinate con catrame, cemento e stoppa. Non ha potuto individuare la falla vera e propria, ma questo espediente risulta efficace. Sono preoccupato per l'elica. Il pack è pericoloso; è un miracolo che questa vecchia barca stia ancora a galla".

Il ghiaccio si aprì leggermente il primo marzo. Con l'inverno che si avvicinava, la nave doveva comunque uscire da quella situazione pericolosa e Stenhouse fece attivare i fuochi nella caldaia. Il giorno seguente fece installare il picco di randa a poppa da usare come temporaneo timone nel pack. Il vapore aveva raggiunto la pressione di lavoro alle diciassette e un quarto del 2 marzo e l'*Aurora* cominciò a farsi strada verso ovest. L'avanzata era rallentata dai pesanti banchi di ghiaccio e dai loro profondi zoccoli, che imponevano il frequente arresto delle macchine. Dopo una notte insonne di navigazione nel pack, arrivarono in vista dell'acqua libera a nord e a nord ovest. Avanzando sempre lentamente, l'*Aurora* si portò sottovento, spinta da una brezza di ovest-sud ovest, ma era difficile governarla puntando dei pennoni contro il ghiaccio e affidandosi a un'ancora da tonneggio. Il 3 marzo, prima di mezzogiorno, la nave era completamente bloccata fra grandi banchi e dopo tre ore di tentativi di tonneggiarla in avanti con l'ancora da ghiaccio, Stenhouse fece abbassare i fuochi per risparmiare carbone.

Rimasero fermi il 4 e il 5 marzo. Un vento forte da est-nord est chiuse i ghiacci e li mise in movimento insieme all'*Aurora*, che rollava e cozzava pesantemente con i fuochi delle macchine smorzati. Avevano in vista diciassette iceberg: uno di questi si muoveva nel pack verso sud minacciando di avvicinarsi alla nave. Di notte i motori vennero spesso trascinati in movimento per l'azione dei ghiacci sulle pale dell'elica. "Tutte le affermazioni sull'assenza di onde nel pack sono false", scriveva allarmato il comandante. "Ci troviamo qui con il cielo che promette acqua libera, con la nave che rolla fino a livello degli ombrinali e si appoggia pesantemente sui banchi". Con la riduzione del vento il ghiaccio si riaprì e nel pomeriggio del 6 l'*Aurora* riprese la rotta verso nord. "Senza timone (non possiamo montare il timone di fortuna in mezzo a questo turbinio di banchi vaganti) la nave richiede di essere governata con molta attenzione. La prua deve essere indirizzata fra i banchi usando le ancore da ghiaccio e i cavi da tonneggio, oppure ormeggiandoci a un banco per doppiarlo a vapore guidati dall'ormeggio stesso. Abbiamo seguito una buona rotta a nord fra

due iceberg e ci siamo fermati all'imbrunire dopo aver percorso circa cinque miglia; al buio sarebbe stato rischioso inviare gli uomini sul pack a fissare le ancore".

I tre giorni seguenti furono carichi di tensione. L'*Aurora* era sempre fra i ghiacci sottoposta a dure e frequenti collisioni mentre due iceberg si avvicinavano da nord. La mattina del 10 quello più vicino si trovava a seicento metri dalla nave, ma alle nove e trenta il pack si aprì e l'*Aurora* uscì dalla zona pericolosa dirigendosi a nord-nord est. Nel pomeriggio il pack continuò a disperdersi permettendo alla nave di proseguire la rotta attraverso ampie zone di banchi dispersi e di piccoli frammenti di ghiaccio. Dopo l'inevitabile sosta nella notte, il pack si era fatto più denso e Stenhouse fece montare un timone di fortuna rinforzato (il picco di randa appesantito), ma non riuscì a raggiungere la velocità sufficiente a governare. Nel pomeriggio apparvero a nord ovest diversi ampi canali e la nave riuscì a portarsi a un quarto di miglio da quello più vicino prima di essere bloccata dal pack compatto. Di nuovo lo scafo cozzò duramente contro i banchi durante la notte e gli uomini di guardia dovettero intervenire con i parabordi contro gli urti più violenti.

Nel primo mattino del giorno seguente Stenhouse fece installare il timone di fortuna dotato di cavi di governo per procedere sull'acqua, muovendo verso nord-nord ovest attraverso il pack pesante. Riuscì ad avanzare per sedici miglia lungo un percorso erratico, passando poi una notte insonne con la nave che arretrava per le violente collisioni con il pack. La mattina del 13 ogni tentativo di aprirsi una strada verso un canale aperto a proravia fallì. Migliori furono i risultati ottenuti nel pomeriggio, con tutti gli uomini impegnati a respingere gli alti banchi di ghiaccio; alle sedici e cinquanta l'*Aurora* uscì dal pack principale. Dopo un'ora impiegata a montare il timone di fortuna sotto la volta di poppa, la nave riprese lentamente la via verso nord. Dovevano ancora fronteggiare i rischi notturni di una banchisa in cui non mancavano gli iceberg e i blocchi di ghiaccio galleggianti sparsi in tutte le direzioni, ma alle quattordici del 14 marzo l'*Aurora* superò l'ultima fascia del pack a una latitudine di 62° 27' Sud e a una longitudine di 157° 32' Est. "Abbiamo brindato", ricorda Stenhouse, "e abbiamo dato l'addio al pack con tre fischi di sirena".

L'*Aurora* non era al termine delle sue difficoltà, ma non è il caso di descrivere in dettaglio il suo viaggio verso la Nuova Zelanda. Era ormai

fuori discussione un tentativo di raggiungere il canale di McMurdo. Stenhouse, con una nave danneggiata, priva di timone e con poche tonnellate di carbone a bordo, affrontò la rotta verso nord con venti costantemente contrari e con mare di prua. Il timone di fortuna doveva essere sorvegliato continuamente e la scarsità di carbone non permetteva di sfruttare appieno il motore. In certi momenti la nave non riusciva ad avanzare e barcollava inerme fra le onde o si trovava sollevata al culmine di giganteschi marosi. L'equipaggio era ridotto e uno o due uomini creavano ulteriori problemi. Ma Stenhouse diede prova della sua solida arte marinaresca e della sua tenace determinazione. Fu capace di portare a termine con successo uno dei più difficili viaggi nella storia della navigazione in questi mari tempestosi e traditori. Il 23 marzo riuscì a mettersi in comunicazione radio con la stazione Bluff della Nuova Zelanda e, il giorno seguente, con Wellington e Hobart. Grazie all'assistenza dell'ufficiale navale responsabile per i mari neozelandesi, il rimorchiatore *Plucky* del comitato portuale dell'Otago fu inviato a soccorrere l'*Aurora* al largo di Port Chalmers. I giorni difficili non erano ancora finiti. Il timone di fortuna andò in pezzi e venne smontato con la nave in balia della tempesta; ma Stenhouse non cedette e il 2 aprile, di primo mattino, avvistò il *Plucky*, che rimorchiò l'*Aurora* fino a Port Chalmers, dove giunse la mattina seguente. Affidò quindi la nave e il suo equipaggio alla calda ospitalità che la Nuova Zelanda ha sempre riservato agli esploratori dell'Antartide.

Capitolo diciassettesimo. L’ultimo soccorso

Arrivato in Nuova Zelanda all’inizio del dicembre del 1916, tutti i preparativi per un intervento di soccorso erano già stati completati. Fin dall’inizio dell’anno, quando ancora non avevo ripreso contatto con il mondo esterno, il governo della Nuova Zelanda si era assunto questo compito. Con il sostegno finanziario del governo britannico e di quello australiano, nel corso dell’anno l’*Aurora* era stata riparata e revisionata con spese non indifferenti a Port Chalmers, e rifornita di viveri e di carbone per un ritorno al canale di McMurdo. I governi avevano affidato il comando dell’*Aurora* a un mio vecchio amico, il capitano John K. Davis, che aveva partecipato alla mia prima spedizione antartica del 1907-1909 e che, successivamente, aveva comandato la nave della spedizione antartica del dottor Mawson. Il capitano Davis aveva già ingaggiato gli ufficiali di bordo, quelli di macchina e l’equipaggio; venne ad accogliermi a Wellington e mi riferì quanto sapeva sulla situazione. Incontrai anche il ministro della Marina, il compianto dottor Robert McNab, uno scozzese gentile e simpatico che mostrò un grande interesse per la spedizione. Anche

Stenhouse si trovava a Wellington e, a questo proposito, devo sottolineare ancora una volta che, leggendo il suo rapporto sulla navigazione e sul viaggio alla deriva dell'*Aurora*, ho ammirato il coraggio, la professionalità marinara e l'intraprendenza del suo autore.

Dopo averne discusso a fondo con il dottor McNab, confermai la validità degli accordi presi fino a quel momento per la spedizione di soccorso. Il tempo scarseggiava e sarebbe stato difficile modificare all'ultimo momento i programmi e il controllo di quell'intervento. Dato che il capitano Davis era stato al lavoro per molti mesi, il governo decise di affidarmi l'*Aurora* senza rendermi responsabile del suo ritorno in Nuova Zelanda. Il capitano Davis avrebbe guidato la nave al canale di McMurdo, mentre io lo avrei accompagnato in tutte le necessarie operazioni a terra. Sottoscrissi un contratto di uno scellino al mese e salpammo da Port Chalmers il 20 dicembre 1916. Una settimana dopo eravamo nuovamente in vista del ghiaccio. L'*Aurora* superò senza ritardi il pack e raggiunse le acque libere del mare di Ross il 7 gennaio 1917.

Il 10 gennaio il capitano Davis guidò la nave costeggiando il bordo del ghiaccio al largo di capo Royds e io andai a riva con una piccola squadra alla ricerca di qualche messaggio eventualmente lasciato nella capanna eretta durante la mia spedizione del 1907. Vi trovai una lettera in cui si precisava che la squadra del mare di Ross era accantonata a capo Evans. Stavo ritornando alla nave quando avvistammo sei uomini che, con alcuni cani e una slitta, stavano arrivando da quella direzione. Alle tredici questa squadra salì a bordo e da essa apprendemmo che, dei dieci uomini della spedizione lasciati a terra quando l'*Aurora* aveva rotto gli ormeggi il 6 maggio 1915, erano sopravvissuti in sette: A. Stevens, E. Joyce, H.E. Wild, J.L. Cope, R.W. Richards, A.K. Jack e I.O. Gaze. Tutti stavano bene, pur portando i segni delle traversie che avevano superato. Ci parlarono della morte di Mackintosh, di Spencer-Smith e di Hayward e dell'ansia con cui avevano atteso il salvataggio.

Non potevamo fare altro che avviare un'ultima ricerca dei corpi di Mackintosh e di Hayward. Le possibilità che fossero ancora vivi erano nulle. Quando la tempesta aveva rotto il ghiaccio sul quale marciavano, erano privi di equipaggiamento. Non sarebbero potuti sopravvivere per più di qualche giorno e ormai erano trascorsi otto mesi di silenzio. Joyce aveva già cercato nella zona a sud di Glacier Tongue. Bisognava fare altre ricerche

in due direzioni: l'area a nord di Glacier Tongue e il vecchio deposito al largo di Minna Bluff. Lo riferii al capitano Davis.

Il 12 gennaio la nave raggiunse un punto a cinque miglia e mezzo a est di Butler Point. Guidai una squadra su un ghiaccio granuloso e impregnato d'acqua, fino a giungere a trenta metri dal ghiacciaio pedemontano, ma l'alta scogliera e il ghiaccio disperso e melmoso ci impedirono di sbarcare. Il ghiaccio di terra si era distaccato nel punto di incrocio delle linee di riferimento trasversali del deposito ed era visibile sotto forma di due grandi iceberg arenati a nord di capo Bernacchi. Non c'erano segni di deposito o di persone che vi fossero transitate. Ritornammo alla nave e attraversammo il canale fino a capo Bernacchi.

Il giorno seguente guidai una squadra a terra con l'obiettivo di controllare l'area di Glacier Tongue comprese le isole Razorback, alla ricerca di qualche traccia degli uomini scomparsi. Raggiungemmo la capanna di capo Evans alle tredici e trenta e, con Joyce, partimmo alle quindici alla volta delle Razorback. Esplorammo senza risultati la periferia delle due isole ritornando alla capanna alle diciannove. Il 14, sempre con Joyce, iniziai le ricerche sul lato nord di Glacier Tongue, ma la deriva in superficie, associata al vento di sud est, mi costrinse a rinunciare, perché il ghiaccio si stava spostando rapidamente all'estremità di capo Evans, allargando lo spazio d'acqua fra la capanna e l'isola Inaccessible. Il vento rinfrescò nel pomeriggio e, il giorno seguente, si trasformò in una tormenta con turbini che si sollevavano fino a metà dell'altezza delle isole. Era imprudente muoversi con la slitta perché il ghiaccio si andava disgregando nell'acqua al lato sud di capo Evans. Passammo la giornata a riordinare la capanna.

Il 16 ci alzammo alle tre con tempo bello e calmo. Alle quattro e venti, insieme a Joyce, andai il più rapidamente possibile verso sud, raggiungendo Glacier Tongue a circa un miglio e mezzo dalla sua estremità rivolta al mare. Alcuni lisci pendii nevosi chiusi fra pareti verticali raggiungevano la cima del ghiacciaio. Da qui esaminammo i dintorni con il binocolo: non si vedeva altro che ghiaccio azzurro, crepacciato, senza alcun rilievo. Ridiscendemmo alternando la corsa alla marcia e avanzammo per circa tre miglia verso le radici del ghiacciaio, ma mi resi conto che non esisteva la minima probabilità di trovare qualsiasi resto nella neve, che si era abbondantemente accumulata in tutti i punti accessibili del ghiacciaio e,

alla base dei pendii più ripidi, era alta circa tre-cinque metri. Ritornammo alla capanna alle nove e quaranta e partimmo immediatamente alla volta della nave. Ero ormai convinto che tutti i posti dove sarebbe stato possibile ritrovare i corpi di Mackintosh e di Hayward erano stati esplorati: i nostri compagni avevano trovato la morte quando il ghiaccio sottile sul quale marciavano si era rotto, nella tempesta dell'8 maggio 1916. Durante la mia assenza dalla capanna, Wild e Jack avevano eretto una croce alla memoria dei tre uomini che avevano perso la vita al servizio della spedizione.

Il 17 gennaio il capitano Davis diede ordine di salpare verso nord. Le condizioni del ghiaccio erano sfavorevoli e il pack sbarrava la rotta. Facemmo rotta in direzione dell'isola di Dunlop verso la costa occidentale, e la seguimmo fino alla baia del Granito. Non avvistammo resti o segni di depositi. Il 22 gennaio l'*Aurora* raggiunse un pack compatto sessanta miglia a nord di capo Adare e Davis la fece arretrare a sud in acque libere in attesa di un miglioramento delle condizioni. Il 28 gennaio una tempesta da nord ovest aprì un passaggio alla nave nel pack al largo di capo Adare e ci permise di superare il circolo antartico nell'ultimo giorno di gennaio. Il 4 febbraio Davis inviò per radio un rapporto ufficiale al governo della Nuova Zelanda e il 9 febbraio l'*Aurora* attraccò a Wellington. I neozelandesi ci accolsero come fratelli ritrovati.

Capitolo diciottesimo. La fase finale

Nei capitoli precedenti ho dato un resoconto generale della nostra spedizione. Credo di poter sostenere che il fallimento dell'obiettivo che ci eravamo proposti non possa essere attribuito a negligenze o a difetti nell'organizzazione di questa impresa ma al soverchiante peso degli ostacoli naturali e, in particolare, alle severe condizioni estive del mare di Weddell, che non trovavano precedenti nella storia di questo mare. Ma se la spedizione ha fallito in uno dei suoi aspetti, credo che sotto altri punti di vista essa sia stata un successo. Si è realizzato un lavoro scientifico valido e ampio. I risvolti economici delle osservazioni meteorologiche sono ben noti. Il lavoro idrografico nel mare di Weddell ha chiarito molti punti ignoti di quello che è il meno studiato di tutti i mari. Concludo il mio racconto con qualche breve anticipazione sui dati scientifici che, in tempi più stabili e più sereni, potranno essere descritti, discussi e analizzati dettagliatamente.

A pieno credito della spedizione si deve mettere lo spirito di solidarietà e d'iniziativa di quanti vi hanno partecipato, uno spirito che si pone al livello delle più alte tradizioni delle imprese polari. È stato per me

un privilegio avere al mio comando uomini che, nei giorni più oscuri e sotto la continua e ininterrotta minaccia del pericolo, mantennero alto il morale e fecero il loro lavoro senza risparmiarsi, incuranti di essere lontani dalle luci della ribalta. Essi hanno poi partecipato alla guerra del vecchio mondo con la stessa energia e con la stessa tenacia di cui avevano già dato prova nell'Antartico. Chi ha seguito il racconto delle nostre avventure nel Sud, dovrebbe sapere che ogni uomo della spedizione ha dato il suo contributo in una o molte delle varie formazioni dell'esercito impegnate in guerra. Molti di loro sono ancora all'estero e questo mi ha impedito di ottenere alcuni dettagli per questo libro.

Dei cinquantasei uomini che partirono per il Sud ne tornarono cinquantatré: di questi, tre morirono e cinque furono feriti in guerra. Quattro ricevettero decorazioni ufficiali e molti altri furono citati nei resoconti di guerra. McCarthy, il migliore e il più efficiente dei marinai, sempre allegro anche nelle situazioni più difficili, l'uomo che per queste sue caratteristiche avevo scelto come compagno nella traversata in barca fino alla Georgia del Sud, fu ucciso sul suo pezzo di artiglieria mentre era in navigazione sulla Manica. Cheetham, il veterano dell'Antartide, che aveva superato il circolo antartico più volte di qualsiasi altro uomo, morì nell'affondamento della sua nave colpita da un siluro, poche settimane prima dell'armistizio. Ernest Wild, fratello di Frank Wild, morì su un dragamine nel Mediterraneo. Mauger, il carpentiere dell'*Aurora*, fu seriamente ferito mentre era in servizio nella fanteria della Nuova Zelanda e non ha più potuto riprendere il suo mestiere; ora lavora come impiegato del governo neozelandese. I due medici Macklin e McIlroy hanno prestato servizio in Francia e in Italia e McIlroy fu seriamente ferito a Ypres. Frank Wild, profondo esperto dei ghiacci e dei fenomeni della glaciazione, venne immediatamente inviato sul fronte russo settentrionale, dove si guadagnò stima ed elogi per il suo impegno e la sua competenza.

Macklin prestò servizio nei reparti dello York e venne poi trasferito come ufficiale medico nei reparti corazzati, dove lavorò con grande impegno. Mentre il suo battaglione operava sul fronte italiano fu insignito della Croce al Valor militare, per il coraggio con cui curò i feriti sotto il fuoco della battaglia.

James fece parte del genio reale nella sezione di ascolto e di telemetria e, dopo un lungo servizio al fronte, fu assegnato alla scuola di

ascolto e telemetria, dove insegnò agli ufficiali i principi di questa nuova evoluzione scientifica della condotta di guerra.

Wordie andò in Francia con l'artiglieria reale da campo e fu ferito seriamente ad Armentières.

Hussey prestò servizio in Francia per diciotto mesi nella Royal Garrison Artillery e partecipò a tutte le grandi battaglie da Dixmude fino a Saint-Quentin.

Worsley, noto fra gli amici come 'Bill delle cariche di profondità' per i suoi successi nella caccia ai sottomarini, fu insignito dell'Ordine al Valor militare per averne affondati tre.

Stenhouse, che guidò l'*Aurora* dopo che Mackintosh era sceso a terra, era ufficiale in seconda quando, sotto il comando di Worsley, un sottomarino tedesco venne speronato e affondato; per il ruolo da lui svolto in questa battaglia, ricevette la Croce al Valor Militare. Successivamente, al comando di una nave civetta, ebbe numerosi scontri con i sottomarini nemici.

Clark fu imbarcato su un dragamine e Greenstreet prestò servizio sulle chiatte del Tigri. Rickenson fu nominato tenente del genio della Marina militare e Kerr tornò al servizio mercantile come ufficiale di macchina.

Gran parte dell'equipaggio dell'*Endurance* fu imbarcato sui dragamine.

Della squadra del mare di Ross, Mackintosh, Hayward e Spencer-Smith morirono per il loro paese così come per il loro paese morirono quanti lasciarono la vita sui campi di Francia e delle Fiandre. Hooke, il radiotelegrafista, presta ora servizio su un dirigibile.

Quasi tutti gli uomini dell'*Aurora* si sono arruolati nelle forze armate da campo della Nuova Zelanda e si sono impegnati nei molti settori del teatro di guerra; non mi è stato possibile ricevere notizie precise, posso solo riferire che molti di loro sono stati feriti.

Al mio ritorno dal salvataggio della squadra del mare di Ross, mi sono messo a disposizione del governo e sono stato mandato in missione nel Sud America. Successivamente fui nominato maggiore e mandato nel Nord della Russia come responsabile dell'equipaggiamento e dei trasporti artici; avevo con me Worsley, Stenhouse, Hussey, Macklin e Broklehurst, che sarebbe dovuto venire con noi al Sud ma, come ufficiale in servizio,

aveva raggiunto la sua unità allo scoppio della guerra. Era stato ferito tre volte e aveva partecipato alla ritirata da Mons. Worsley fu inviato sul fronte di Arcangelo dove svolse un lavoro eccellente, mentre gli altri rimasero con me al fronte di Murmansk. Su quel fronte, gli indumenti, l'equipaggiamento e il vitto per la marcia con le slitte delle colonne mobili erano identici a quelli adottati nella nostra spedizione. Grazie all'alta qualità di queste risorse non si registrarono casi evitabili di congelamento.

Considerando la spedizione nel suo insieme, su cinquantasei uomini, tre morirono in Antartide, tre morirono e cinque furono feriti in azioni di guerra portando le nostre perdite a un livello certamente elevato.

Sebbene alcuni ci abbiano lasciato, quanti sono rimasti potranno riunirsi e formare il nucleo di una nuova spedizione, quando la turbolenza dei tempi si sarà calmata e ci si potrà più serenamente dedicare all'esplorazione scientifica.

Appendici

Appendice I

Lavoro scientifico

di J.M. Wordie, Master of Arts (Università di Cambridge), luogotenente della Royal Field Artillery

I programmi di ricerca della spedizione erano stati originariamente affidati a una squadra di terra che avrebbe svolto il suo lavoro da una base fissa in Antartide, ma già nella Georgia del Sud queste ricerche trovarono un più definito inquadramento. Nell'intero mese passato su quest'isola, i geologi raccolsero un'ampia serie di campioni e avviarono una mappatura del territorio; l'esperto dei fenomeni di magnetismo, anche se per breve tempo, poté mettere alla prova i suoi strumenti e il meteorologo collaborò con i colleghi argentini dell'osservatorio di Grytviken. Il governo argentino si era reso conto dell'importanza che potevano avere le osservazioni meteorologiche e i tecnici di quell'osservatorio fecero quanto era in loro potere per collaborare con noi, sia all'inizio sia alla conclusione della spedizione. Il biologo in quel periodo si occupò quasi a tempo pieno dell'attività di pesca alle balene, che coinvolgeva non meno di sette stazioni nell'isola; raccolse esemplari della fauna marina del litorale e, accompagnato dal fotografo, fece osservazioni sulla vita degli uccelli e sul comportamento degli elefanti marini nella costa orientale dell'isola.

Una volta iniziato il viaggio al Sud, ogni scienziato si dedicò alla propria particolare linea di ricerca a suo tempo programmata. Il biologo si occupò innanzitutto della raccolta del plancton, associando la misura della temperatura e della salinità dell'acqua. Nel suo lavoro si giovò della collaborazione del geologo, che predispose una serie di sondaggi del fondo marino affidati alla responsabilità degli ufficiali di bordo. Questa fase del viaggio verso sud fu piena di impegni per gli studiosi che, in aggiunta al loro specifico lavoro, dovevano accudire i cani e partecipare ai turni del servizio di bordo. Nello stesso tempo il biologo doveva preoccuparsi di utilizzare con parsimonia i liquidi conservanti che erano anche destinati ai campioni che sarebbero stati raccolti dopo lo sbarco nella base in Antartide.

Quando fu ormai chiaro che la nave non si sarebbe potuta liberare dai ghiacci nella stagione 1914-1915, i programmi di lavoro vennero modificati radicalmente. Gli studiosi furono il più possibile dispensati dai lavori a bordo e si dedicarono praticamente a tempo pieno alle ricerche. Le

osservazioni meteorologiche presero maggiore slancio con l'impiego, a bordo della nave, degli apparecchi originariamente destinati alla base di terra; vennero messi in funzione gli strumenti per la registrazione continua della pressione barometrica, i termometri e l'anemometro Dines, che funzionò in modo soddisfacente. Il fisico installò con molte difficoltà l'elettrometro a quadranti e per tutto l'inverno dovette combattere con la brina che, depositandosi sulle parti dell'apparecchio esposte all'aria esterna, compromettevano la registrazione di buoni tracciati. La misura delle costanti magnetiche occupò una parte notevole del suo tempo.

Insieme alla raccolta del plancton, il biologo poteva dedicarsi con maggiore frequenza al dragaggio del fondo, pur dovendo sempre risparmiare le limitate riserve di materiali conservanti. La raccolta di campioni d'acqua venne razionalizzata, in modo da poterne disporre a intervalli regolari lungo il percorso della nave. Il geologo accantonò ogni studio sulle rocce, fatta eccezione per quelle occasionalmente portate a galla quando si scandagliava il fondo; i suoi studi assunsero un carattere quasi esclusivamente oceanografico con particolare attenzione al ghiaccio marino, alla geografia fisica e ai caratteri del fondo marino, quali risultavano dai sondaggi giornalieri. Collaborava con il biologo nelle osservazioni sulla temperatura e la salinità dell'acqua.

Il lavoro svolto da ogni studioso copriva settori molto vasti della ricerca, ma, in accordo con lo spirito dei tempi, venne dedicata particolare attenzione agli aspetti d'interesse pratico ed economico. Il meteorologo studiò gli effetti del clima dell'Antartide sugli altri continenti australi, il geologo esaminò i fenomeni della glaciazione, che interessano soprattutto l'uomo di mare, e il biologo concentrò i suoi programmi di studio soprattutto sulle balene. I brevi rapporti che seguono parlano di questi aspetti e documentano quanto strettamente il lavoro scientifico in Antartide possa contribuire allo sviluppo economico delle terre abitate del Nord.

Nomenclatura dei ghiacci marini

di J.M. Wordie, Master of Arts (Università di Cambridge), luogotenente della Royal Field Artillery

Nel corso del viaggio dell'*Endurance* ci rendemmo conto ben presto che i termini usati per descrivere le varie forme di ghiaccio non erano sempre in accordo con quelli del glossario di Markham e di Mill pubblicato in *The Antarctic Manual* del 1901. La tendenza prevalente era quella di adottare i termini usati dai componenti della prima spedizione di Scott in Antartide, termini ormai diventati di uso comune in tutti i viaggi di questo secolo. Le modifiche più significative interessano l'ultimo quarto dell'Ottocento, quando nessuno era disposto a passare dalla terminologia dell'ultima spedizione navale nell'Artico del 1875 a quella della *Discovery* del 1901. In quella spedizione si usava, ma probabilmente in modo non sistematico, il glossario di Markham e Mill, basato per quanto riguarda il ghiaccio su quello elaborato da Scoresby Jr nel 1820, lavoro che avrebbe dovuto in realtà essere adottato in blocco dato che nessuno aveva maggiore esperienza di questo autore, capace di associare valide conoscenze scientifiche a dieci anni di esperienza di caccia alle balene. Scoresby superava tutti sia come uomo di mare sia come studioso di glaciologia.

Il fatto che i termini usati da Scoresby, malgrado Markham e Mill, non siano tutti sopravvissuti al periodo di indifferenza verso gli studi polari, indica che la loro utilità è scaduta, oppure che il loro impiego originale è totalmente e definitivamente cambiato. È dunque necessario rivedere questa terminologia, utilizzando, dove possibile, le definizioni di Scoresby e dei suoi successori Markham e Mill, ma dando la preferenza ai termini oggi usati dai marinai polari.

Ci siamo attenuti il più fedelmente possibile ai seguenti testi:
– W. Scoresby Jr, *An account of the Arctic Regions*, 1820, vol I, pp. 225-233, 238-241;
– C.R. Markham e H.R. Mill, in: *The Antarctic Manual*, 1901, pp. XIV-XVI;
– J. Payer, *New Lands within the Arctic Circle*, 1876, vol. I, pp. 3-14;
– W.S. Bruce, *Polar Exploration*, in Home University Library, c. 1911, pp. 54-71.
Si deve fare anche riferimento alle pubblicazioni annuali dell'Istituto meteorologico danese che descrivono, nella lingua danese e in quella inglese, le condizioni dei ghiacci artici nella stagione estiva appena

superata. Queste pubblicazioni consentono di evitare che la terminologia antartica segua percorsi evolutivi diversi; in effetti sono pochi gli uomini di mare che conoscono entrambe le regioni polari. Sulle carte danesi sono descritti sei differenti tipi di ghiaccio marino e precisamente: ghiaccio polare ininterrotto (*unbroken polar ice*); ghiaccio di terra (*land floe*); grandi campi di ghiaccio (*great ice fields)*; pack solido compatto (*tight pack ice*); ghiaccio disperso (*open ice*); ghiaccio di baia e ghiaccio frammentato (*bay ice* e *brash ice*). Fatto salvo il ghiaccio di baia, più noto come ghiaccio recente, questi termini valgono anche per l'Antartide.

'Fanghiglia' o 'melma': è lo stadio iniziale del congelamento dell'acqua marina che assume in questa fase una consistenza densa o gelatinosa. Il termine è anche usato (ma meno frequentemente) per indicare il ghiaccio frammentato a un livello di frammentazione più spinto.

'*Pancake ice*': piccoli dischi galleggianti di ghiaccio con il bordo rialzato. Si formano sulla superficie dell'acqua quando il mare, debolmente increspato, porta alla rottura del ghiaccio recente: i frammenti che ne derivano, urtandosi fra loro, assumono un aspetto circolare con i bordi rilevati.

'Ghiaccio giovane' o 'recente': il termine si applica a qualsiasi banco di ghiaccio a superficie liscia dello spessore di circa trenta centimetri. Per la sua struttura fibrosa o stratificata questo ghiaccio si rompe facilmente e, quando non è troppo spesso, una nave mossa a vapore riesce a fenderlo aprendosi un passaggio senza grandi difficoltà. Il ghiaccio giovane può formarsi per coalescenza del *pancake ice* quando l'acqua è appena increspata, o può anche essere una lastra di 'ghiaccio nero', formatosi per il congelamento di un sottile velo di acqua marina, eventualmente coperto da fiori di ghiaccio (*ice flowers*).

Nell'Artico si usa spesso chiamare questa forma di ghiaccio 'ghiaccio di baia'; in Antartide tuttavia, il termine 'ghiaccio di baia' è stato erroneamente usato per descrivere il ghiaccio di terra e scorrettamente utilizzato in questo senso per quindici anni. Il termine ghiaccio di baia dovrebbe essere comunque abbandonato perché, anche nell'Artico, il suo significato non è per nulla ben definito, dato che è stato riferito sia al ghiaccio colloso che segna l'inizio del processo di congelamento dell'acqua di mare, sia al banco ormai solido con cui il processo si conclude.

‘Ghiaccio di terra’: formazioni compatte e massicce, non necessariamente gibbose, generalmente coperte da uno spesso strato di neve che, per una particolare struttura della costa, rimangono contenute nella zona in cui si sono formate o che restano bloccate da iceberg arenati per tutta la stagione estiva, durante la quale la maggior parte del ghiaccio si frantuma. Il ghiaccio di terra ha uno spessore superiore alla media. In tempi diversi è stato chiamato ghiaccio fisso (*fast ice*), ghiaccio costiero (*coast ice*), ghiaccio di baia (*bay ice*) da Shackleton e *David* e dalla spedizione di Charcot; probabilmente ciò che Drygalski chiama *Schelfeis* non si differenzia da questa formazione.
‘Banco di ghiaccio’: area di ghiaccio liscio o gibboso, i cui limiti sono visibili. Le sue dimensioni sono comprese fra quelle ridotte del ghiaccio frammentato (*brash*) e quelle estremamente estese dei campi di ghiaccio (*fields*). A seconda del loro spessore, vengono chiamati banchi leggeri (*light floes*) con uno spessore fra i trenta e i sessanta centimetri (tutto ciò che è meno spesso è ghiaccio giovane) e banchi pesanti (*heavy floes*) se hanno uno spessore superiore. Questi ultimi sono in genere gibbosi e coperti da neve abbondante, per lo meno in Antartide.

‘Campo di ghiaccio’: distesa di ghiaccio i cui limiti non sono visibili dalla cima dell’albero maestro.

‘Accatastamento’: è il processo che, nella collisione dei banchi di ghiaccio, porta alla formazione degli accumuli di ghiaccio e delle creste di pressione del pack. In questo processo le forze di pressione frantumano il ghiaccio giovane e liscio e lo trasformano in banchi gibbosi.
‘Banchi gibbosi’: è il termine più adatto per definire il pack vecchio e il pack strizzato (*old pack* e *screwed pack*) di David e le lastre di ghiaccio (*Scholleneis*) degli autori tedeschi. La struttura di questi banchi non è più fibrosa come nel ghiaccio giovane, ma diventa a piccoli grumi o ricca di bollicine; una parte del suo contenuto salino viene espulsa dal ghiaccio che diventa quasi traslucido.

‘Pack’: nelle varie lingue con questo termine si fa generico riferimento a qualsiasi area di ghiaccio marino indipendentemente dalle forme che assume e dal modo con cui si distribuisce. La definizione francese è *banquise de dérive*.
‘Banchisa’: rientrano sotto questo termine il pack formato da banchi gibbosi (con blocchi di ghiaccio accatastati e creste di pressione) o le aree chiuse di

ghiaccio giovane e di banchi leggeri. La banchisa è compatta (*close pack ice*) se i banchi che la formano sono a contatto fra loro, è aperta (*open pack ice*) se la maggior parte dei banchi non si toccano. In ogni caso il pack ostacola la navigazione senza necessariamente bloccarla. Il contrario vale per il ghiaccio alla deriva.

'Ghiaccio alla deriva': banchi dispersi in un'area in cui la superficie dell'acqua libera supera quella del ghiaccio. Generalmente il ghiaccio alla deriva subisce il moto ondoso e costituisce, con i suoi banchi di ridotte dimensioni, la fase intermedia della frammentazione finale della banchisa (Scoresby usa il termine *drift ice* per indicare blocchi di ghiaccio di dimensioni intermedie fra quelle dei banchi e quelle del *brash*, ma questa distinzione è ormai superata). Il pack dell'Antartide e dell'Artide ha generalmente una cintura o un bordo di ghiaccio alla deriva (*girdle* o *fringe of drift ice*).

'Ghiaccio frammentato': ghiaccio ridotto in piccoli frammenti o noduli tondeggianti; è il residuo della degradazione di tutti gli altri tipi di ghiaccio.

'Iceberg minori': blocchi di ghiaccio dalle dimensioni di un cottage derivanti da un ghiacciaio o da banchi gibbosi di pack liberati dal loro rivestimento nevoso.

'Growler': più piccoli dei precedenti, sono di colore grigiastro e sporgono per pochi centimetri dall'acqua.

'Fessura': qualsiasi fenditura o incrinatura nei banchi di ghiaccio galleggianti.

'Canale': via d'acqua che si forma quando una fessura si allarga fino a consentire la navigazione. In Antartide si parla di canali anche se in superficie essi sono coperti da ghiaccio giovane.

'Bacini': aree di acqua libera di uguale larghezza e lunghezza, circondate dal pack.

Meteorologia

di L.D.A. Hussey, Bachelor of Science (Londra), capitano della Royal Garrison Artillery

I risultati delle osservazioni meteorologiche della spedizione, correttamente elaborati e correlati con i dati di altre stazioni dell'emisfero meridionale, avranno interesse sia sul piano della ricerca meteorologica in generale, sia su quello applicativo ed economico.

Il Sud America è forse la zona più direttamente interessata alle condizioni meteorologiche dell'Antartide, ma anche l'Australia, la Nuova Zelanda e il Sud Africa non si sottraggono all'influenza delle condizioni climatiche del continente antartico. Gli studi attualmente in corso tendono a evidenziare che la meteorologia dei due emisferi è molto più interdipendente di quanto non si pensasse, cosicché un fenomeno meteorologico in una determinata parte del globo fa sentire la sua influenza, più o meno tardivamente, sul resto del mondo.

In pratica, la piena conoscenza della situazione meteorologica nelle varie parti della terra condiziona la possibilità di fare previsioni meteorologiche corrette. Ne deriva il grande valore scientifico delle spedizioni polari, dato che le attuali conoscenze in tema di meteorologia artica e antartica sono scarse e soprattutto poco sistematiche. È necessario istituire sul continente antartico una catena di osservatori ben equipaggiati sul piano strumentale e affidati a personale competente. I dati così acquisiti meriterebbero di essere integrati con quelli raccolti su navi di ricerca in navigazione sui mari antartici. Varrebbe la pena di farlo anche per i vantaggi che ne deriverebbero agli agricoltori, ai naviganti e a quanti vedono il loro lavoro dipendere dalle condizioni del tempo.

Un esempio di questi vantaggi sono le osservazioni condotte nelle Orcadi Meridionali, un gruppo di isole all'entrata del mare di Weddell. Un inverno freddo in quel mare è sicuro preannunzio di una siccità destinata a colpire, a distanza di tre anni e mezzo, le grandi aree dell'Argentina coltivate a granoturco e a cereali. La conoscenza anticipata di questi eventi è importante anche da un punto di vista economico; non è fuori luogo ricordare che l'Inghilterra ha investito in Argentina diversi milioni di sterline.

Mi limito a questo solo esempio, fra i molti che si potrebbero citare, per rispondere a quanti mettono in discussione l'utilità delle spedizioni polari.

Quando, ormai giunti nel mare di Weddell, l'impossibilità di sbarcare ci costrinse a svernare sulla nave alla deriva nel pack, mettemmo

in funzione gli apparecchi e avviammo le osservazioni meteorologiche come se fossimo scesi a terra.

Su una piattaforma a poppa, lontana dai quartieri dell'equipaggio, venne montato un pannello che comprendeva i termometri di minima e di massima, il barografo e il termografo, destinati a registrare in forma continua su una striscia di carta ogni variazione della pressione barometrica e della temperatura; a questi apparecchi era affiancato il termometro campione, uno strumento sofisticato le cui indicazioni, elaborate in base a una tabella di standardizzazione dei valori, permettevano di correggere quelle degli altri termometri. In cima al pannello era fissato un anemometro Robinson, costituito da una barra verticale sormontata da quattro bracci liberi di ruotare su un piano perpendicolare rispetto alla barra. All'estremità dei bracci quattro coppe emisferiche, sotto l'azione del vento, permettevano la rotazione, con una velocità rilevata da un adeguato sistema di misura.

Avevamo anche un anemometro Dines che registrava l'andamento della forza, della durata e della direzione del vento. L'apparecchio aveva il vantaggio di registrare questi dati su un cilindro rotante sistemato in ambiente chiuso: potevamo così seguire l'evolversi di questi fenomeni in condizioni relativamente confortevoli anche quando la tormenta imperversava all'esterno. Il barometro era un modello standard Kew. Al momento dell'abbandono della nave, tutti i dati annotati mensilmente vennero salvati, ma i singoli tracciati, raccolti insieme e conservati nella stiva, andarono perduti. Per quanto interessanti, essi non avevano un'importanza essenziale. Le osservazioni continuarono durante il lungo viaggio alla deriva sul pack; sull'isola Elephant la temperatura venne annotata ogni giorno a mezzogiorno finché gli strumenti rimasero intatti, ma i guasti erano frequenti soprattutto ai termometri, che venivano fatti ruotare nell'aria legati a un cinturino.

Di alcune osservazioni, fatte nel 1915, abbiamo conservato i protocolli in forma pressoché completa. Gennaio fu velato e fortemente nuvoloso: solo il 7 per cento delle osservazioni parla di un cielo azzurro e limpido, mentre nel 71 per cento dei casi il cielo risultava totalmente annuvolato.

La percentuale delle giornate con cielo limpido andò aumentando continuamente fino a giugno e a luglio, quando raggiunse valori rispettivamente del 42 per cento e del 45,7 per cento. Ad agosto il 40 per

cento delle osservazioni riportava cielo sereno, mentre a settembre si ebbe un'improvvisa caduta al 27 per cento. Analoghi dati si ebbero a ottobre, mentre novembre fu quasi sempre nuvoloso, con cielo limpido solo nell'8 per cento delle osservazioni. A dicembre l'annuvolamento fu pressoché totale per il 90 per cento del tempo.

In generale le temperature risultarono piuttosto alte, salvo a febbraio quando, dopo una serie di violente burrasche da nord est, un improvviso e inaspettato abbassamento della temperatura portò al blocco della nave nel ghiaccio e alla perdita di qualsiasi speranza di riuscire a sbarcare quell'anno. La temperatura più bassa fu registrata a luglio con un valore di meno trentasette gradi. Fortunatamente, con il mare coperto dal pack compatto, l'aria era asciutta e prevalsero le giornate con sole brillante. Più tardi, mentre il pack si frantumava e andava alla deriva verso nord, si aprirono molti ampi canali di acqua libera portando nebbia, foschia e un tempo velato o fortemente nuvoloso. In generale si può dire che nel mare di Weddell il tempo bello arriva in inverno. Purtroppo durante questa stagione il sole sparisce, cosicché non se ne può godere quanto si desidererebbe.

Generalmente i venti di sud portano tempo bello e limpido, con forte abbassamento della temperatura, mentre quelli di nord si accompagnano a foschia, nebbia e a cieli molto annuvolati. In Antartide una temperatura di meno uno è considerata insopportabilmente elevata.

Le più grandi difficoltà nel nostro lavoro erano legate all'accumulo di brina sugli strumenti. Alle basse temperature ogni cosa veniva rivestita da cristalli di ghiaccio depositati dall'aria umida. Questi depositi potevano accrescersi fino a diventare veri e propri blocchi di ghiaccio che potevano distaccarsi e cadere, creando non pochi pericoli per quelli che si trovavano sui ponti. La brina si depositava sui termometri, sulla boccia di vetro del registratore della brillanza del sole, sui vari componenti dell'anemometro; tutto questo richiedeva di allontanarla con una spazzola dato che, non di rado, ostacolava del tutto il funzionamento degli apparecchi.

Il 14 agosto 1915 ci colpì una delle più violente tormente, che segnò l'inizio della fine della nave. Durò per quattro giorni, seguiti da un tempo fosco e nuvoloso per altri tre: da quel momento in avanti godemmo ben raramente del sole.

Il tempo all'isola Elephant fu spaventoso. Eravamo accampati sulla bocca di un burrone, ai piedi di un gigantesco ghiacciaio in movimento;

avevamo davanti sulla nostra sinistra il mare aperto e sulla destra una catena di montagne torreggianti e coperte di neve; l'aria era raramente priva di nevischio e i venti, provenienti dal ghiacciaio e forzati a insinuarsi nello stretto burrone, ci colpivano con inaudita violenza. Volavano nell'aria grossi blocchi di ghiaccio quasi fossero sassolini e qualche volta le casse di indumenti e di utensili da cucina ci vennero strappate dalle mani e buttate in mare. Nei primi quindici giorni dopo il nostro approdo, un vento di tempesta soffiò a una velocità superiore alle cento miglia all'ora. Fortunatamente, in seguito il vento non raggiunse più questa forza, ma in molte occasioni non mancarono violente raffiche che ci fecero temere la distruzione del nostro rifugio. L'isola era sempre coperta da una cappa di nebbia e di neve e le poche giornate limpide si accompagnavano al blocco dell'isola da parte della banchisa. Per nostra fortuna, nei due giorni precedenti l'arrivo della nave di soccorso diverse burrasche da sud ovest avevano allontanato tutto il ghiaccio verso nord est, lasciando un mare relativamente aperto al passaggio della nave.

La nostra era una stazione meteorologica isolata e in movimento nella vasta distesa del mare di Weddell; privi di ogni informazione su quanto succedeva in qualsiasi parte del mondo intorno a noi, era difficile, anzi spesso impossibile, fare delle previsioni. Ci fu comunque di grande aiuto poter disporre delle pubblicazioni del signor R.C. Mossmann sulla meteorologia dell'Antartide, che egli ci aveva generosamente fatto avere.

Ho tentato di dare al mio breve resoconto sugli aspetti meteorologici delle ricerche condotte nel corso della spedizione un carattere più popolare che scientifico. In altre sedi si provvederà alla pubblicazione delle nostre osservazioni e alla loro discussione. Vorrei solo concludere che, se questo rapporto non si limiterà a mettere in evidenza le difficili condizioni nelle quali abbiamo dovuto operare, ma riuscirà anche a documentare l'importanza delle spedizioni antartiche e a sostenere la necessità di un'ulteriore continua ricerca condotta nelle immediate vicinanze del polo, esso avrà raggiunto lo scopo che si proponeva.

Fisica

di R.W. James, Master of Arts (Università di Cambridge), Bachelor of Science (Londra), capitano del Royal Engineers

I programmi delle osservazioni fisiche, impostati nella fase preparatoria della spedizione, subirono profonde modifiche quando la nave rimase bloccata fra i ghiacci alla deriva. Era prevista l'installazione a terra di strumenti destinati alla registrazione continua, per tutto il periodo di attività della base, di diversi parametri fisici calibrati in base a periodiche misure di controllo dei valori assoluti della forza magnetica orizzontale terrestre e della sua inclinazione e declinazione. Sul ghiaccio alla deriva e sotto la continua minaccia di una frattura dei banchi, era impensabile mettere in opera gli strumenti di registrazione e si dovette ripiegare su una serie di misure assolute eseguite ogniqualvolta se ne fosse presentata l'occasione. Queste misure si sono distribuite lungo il percorso della nave alla deriva su una distanza considerevole, seguendo una linea che dai 77° di latitudine Sud risale ai 69° Sud. Non è questa la sede per entrare nei dettagli; è sufficiente notare che, come ci si poteva aspettare in base alla posizione del polo magnetico, i valori ottenuti corrispondono a una latitudine magnetica più bassa, con un'inclinazione compresa fra i sessantatré e i sessantotto gradi.

Per quanto possibile, sono state eseguite misure del gradiente del potenziale elettrico nell'atmosfera, utilizzando un modello di elettrometro a quadranti della Cambridge Scientific Instrument Company, dotato di un braccio per la registrazione a inchiostro. Anche in questo caso le condizioni di lavoro resero ardue le osservazioni: le misure erano influenzate anche dalle piccole variazioni del piano di livello dello strumento, variazioni tutt'altro che rare sulla nave esposta alla pressione dei ghiacci. Per la taratura dello strumento si è utilizzato un collettore di ioni contenente materiale radioattivo fornito dal signor M.H. Glew. Malgrado le difficoltà dovute alla brina che, depositandosi sugli apparecchi, interferiva con i sistemi di isolamento e con il collettore, si sono ottenute misure attendibili che verranno elaborate a tempo debito.

Anche i dati raccolti nel corso della spedizione sulle proprietà fisiche e sulla storia naturale del ghiaccio marino saranno oggetto di un'approfondita analisi nel campo della fisica dei cambiamenti di stato.

Insieme a queste ben definite linee di ricerca, abbiamo avuto occasione di occuparci di altri fenomeni, fra i quali i numerosi e ben evidenti pareli o falsi soli di cui abbiamo approfondito la frequenza e i meccanismi di base; meno frequenti e poco evidenti sono invece risultate le

aurore boreali: un fatto questo da mettersi in rapporto con la ridotta latitudine magnetica della nostra posizione. In generale, molte delle osservazioni perdono valore se non si conosce la sede in cui sono state raccolte; in particolare, la serie completa di sondaggi del fondo marino da noi eseguita nel corso del viaggio alla deriva esigeva la definizione giornaliera della nostra posizione. In base al nostro percorso, possiamo dire una parola sull'esistenza della Terra di Morrell chiarendo almeno uno dei problemi geografici di quest'area. Riserviamo la parte conclusiva di questo rapporto alla discussione dei metodi utilizzati per definire giorno per giorno la posizione della nave.

La latitudine e la longitudine sono state determinate su base astronomica quando il sole o le stelle erano visibili, fissando in questo modo i punti fra i quali il percorso seguito dalla nave nei giorni nuvolosi doveva essere valutato in base al principio della 'navigazione stimata', che tiene conto della velocità e della direzione dello spostamento della nave nell'intervallo fra le due determinazioni astronomiche. Nel nostro caso il cielo, frequentemente coperto anche per diversi giorni di seguito, imponeva di affidarci a questa stima con molta attenzione. Il capitano Worsley escogitò un sistema per conoscere in ogni momento la direzione dello spostamento alla deriva. Egli aveva infisso verticalmente, attraverso il banco di ghiaccio, un tubo di ferro che raggiungeva l'acqua. Nel tubo era introdotta, libera di ruotare intorno al proprio asse, un'asta alla cui estremità inferiore, immersa nell'acqua, era rigidamente fissata una banderuola: lo spostamento del banco sull'acqua faceva assumere alla banderuola una posizione che veniva evidenziata da un indicatore fissato all'estremità superiore dell'asta. Ovviamente la posizione della banderuola segnalava la direzione dello spostamento del banco rispetto all'acqua su cui il banco galleggiava e non teneva conto degli spostamenti imposti al banco dalle correnti marine, che tuttavia non diedero mai segno di essere determinanti. Se sull'indicatore appariva dunque un indice attendibile della direzione dello spostamento alla deriva del ghiaccio, esso non dava alcuna informazione sulla velocità di questo spostamento. Se ne poteva trarre qualche indizio spostando l'indicatore dalla posizione che aveva assunto: la rapidità con cui ritornava nella posizione originale era proporzionale alla velocità del movimento alla deriva. Un'idea sulla direzione e sulla velocità della deriva si poteva anche avere nelle operazioni di sondaggio del fondo

marino, osservando la deviazione dalla verticale del cavo nella fase di recupero dello scandaglio. In ogni caso velocità e direzione della deriva sono sempre apparse legate alla velocità e alla direzione del vento. Un confronto approssimativo fra la deriva e le prevalenti caratteristiche del vento non ha mai messo in evidenza un significativo effetto delle correnti marine sulla deriva della nave; non possiamo tuttavia escludere che un più preciso confronto possa mettere in evidenza un certo significativo effetto di questo tipo (si vedano gli *Scientific Results of Norwegian North Polar Expedition*, 1893-1896, vol. III, p. 357). La deriva deviava sulla sinistra rispetto alla direzione effettiva del vento, un effetto legato alla rotazione terrestre che, nelle osservazioni di Nansen durante la deriva della *Fram* nell'Artico, portava a una deviazione sulla destra rispetto alla direzione del vento. Un cambiamento della direzione del vento è stato spesso preceduto da una variazione della deriva segnalata dal nostro sistema. Questo è senza dubbio dovuto al movimento del ghiaccio sopravento e alla sua più rapida trasmissione nella massa ghiacciata rispetto a quella più lenta che si verifica nell'atmosfera.

Le osservazioni astronomiche sono state condotte con il sestante o con il teodolite. Utilizzavamo un teodolite destinato alle marce con le slitte, un modello leggero con nonio a 3" di Carey Porter, ben funzionante anche se nella sua costruzione la rigidità era stata almeno in parte sacrificata alla leggerezza. Va comunque notato un dettaglio legato alle particolari condizioni ambientali in cui si operava. Le viti dei tre piedi di sostegno dello strumento erano in ottone e si inserivano su una piastra di fissaggio in alluminio: i due metalli hanno un diverso coefficiente di dilatazione e, mentre a temperature normali i piedi di sostegno si inserivano perfettamente nella piastra di fissaggio, a temperature di meno venti o meno trenta gradi si produceva un certo gioco fra i due pezzi. Negli strumenti da usare a basse temperature è indispensabile che i pezzi destinati a combaciare siano fabbricati con lo stesso materiale.

Per le determinazioni sul pack alla deriva il teodolite era preferibile al sestante. Su una banchisa compatta e spessa il teodolite può essere installato e messo a livello con la stessa precisione di quando si opera a terra. I rilievi della latitudine e della longitudine si basano sulla misura dell'altezza del sole o di una stella e sono soggetti all'errore dovuto alla rifrazione della luce nell'aria. A basse temperature, è incerta la correzione

da applicarsi ai valori rilevati; se questo è possibile, si devono fare rilievi doppi su una stella a nord e su una stella a sud per la latitudine e su una stella a est e su una a ovest per la longitudine. La media delle due misure elimina in pratica l'errore da rifrazione. Ora, se la rifrazione interferisce sia nelle osservazioni al sestante sia in quelle al teodolite, nel primo caso a essa si aggiunge un'altra fonte di errore. Il sestante misura direttamente l'angolo fra il corpo celeste e l'orizzonte visibile. Nella banchisa compatta, quando l'osservazione viene fatta dal ponte della nave, da un cumulo di ghiaccio o da un piccolo iceberg, l'orizzonte visibile è sufficientemente netto ai fini della misura. Ma, a temperature molto basse e specialmente quando ci sono canali e bacini d'acqua libera fra l'osservatore e l'orizzonte, questo può apparire più alto di molte frazioni di grado per effetto del miraggio. Ne deriva una riduzione dell'altezza misurata che non può in alcun modo essere corretta. Questo errore potrebbe in qualche maniera essere controbilanciato ricorrendo ai doppi rilievi già descritti, ma non è detto che l'errore introdotto dal miraggio sia uguale nelle due misure. Inoltre nei mesi estivi non vi sono stelle visibili e la latitudine può essere determinata solo dall'altezza del sole a mezzogiorno. Se il sole è visibile a mezzanotte la sua altezza sarà troppo ridotta per fare misure accurate e, in ogni caso, le condizioni atmosferiche saranno ben diverse da quelle esistenti a mezzogiorno. In Antartico è dunque molto difficile eseguire rilievi accurati e bisogna ridurre al massimo le probabilità di errore di ogni singola determinazione. Non appena possibile, il rilievo dell'altezza del sole o di una stella andrà eseguito con il teodolite, nel quale l'altezza viene riferita alla bolla di livello ad alcol dello strumento, ed è quindi indipendente da come si presenta l'orizzonte visibile. Durante la deriva dell'*Endurance*, i rilievi sono stati fatti con entrambi gli strumenti. Entro i loro limiti di errore, i risultati concordavano se la temperatura era superiore a meno sette gradi. A temperature più basse si avevano differenze che generalmente dipendevano dagli effetti del miraggio.

Durante lo spostamento alla deriva l'*Endurance* si trovò nella parte occidentale del mare di Weddell in corrispondenza dell'ipotizzata Terra di Morrell. In questa zona era essenziale eseguire accurate misure della longitudine data la controversa esistenza della terra stessa. Nel corso di un lungo viaggio, la latitudine può sempre essere rilevata con un livello di precisione pressoché costante, che dipende essenzialmente dalla precisione

con cui si possono misurare le altezze. La situazione è diversa per la longitudine. In questo caso il metodo si basa sulla determinazione dell'ora locale in base all'osservazione astronomica e sul suo confronto con l'ora di Greenwich indicata dal cronometro di bordo: questo implica la perfetta conoscenza del ritmo e degli errori del cronometro. Nei quindici mesi di viaggio dell'*Endurance* non fu possibile eseguire un solo controllo dei cronometri che si basasse sul rilievo di terre note: se non avessimo eseguito alcun controllo dei cronometri non avremmo potuto escludere errori tutt'altro che trascurabili nella determinazione della longitudine. A questo scopo, nell'inverno del 1915 abbiamo eseguito numerose osservazioni sulle occultazioni, ossia sulle eclissi di una stella a opera della luna. Le occultazioni che si verificano nel corso di un mese sono reperibili nelle tabelle del *Nautical Almanac* e permettono di calcolare in quale momento dell'ora di Greenwich un osservatore, situato in qualsiasi posizione sulla terra, dovrebbe constatare una determinata occultazione, purché si conosca, come generalmente avviene, la posizione dell'osservatore entro un raggio di qualche miglio. Una volta rilevato sul cronometro di bordo il tempo di scomparsa della stella, se ne valuta l'errore in base al tempo di Greenwich calcolato dalle tabelle. Applicato con cura, il metodo permette di calcolare l'errore del cronometro di bordo con margini di pochi secondi, sufficienti ad assicurare una definizione della posizione adeguata alle esigenze della navigazione. Il principale svantaggio è legato alla scarsità delle occultazioni che molto spesso si verificano a carico di stelle di quinta magnitudine o anche minori. Tuttavia in Antartide le condizioni sono piuttosto favorevoli durante l'inverno: le stelle di quinta magnitudine sono visibili con un piccolo telescopio durante le ventiquattro ore se il cielo è limpido; inoltre la luna è spesso sopra la linea dell'orizzonte per buona parte del tempo. Ma in estate il metodo è irrealizzabile per l'assenza di stelle visibili durante alcuni mesi. Per questa ragione non fu possibile controllare i cronometri fino al giugno 1915. Il 24 di quel mese rilevammo una serie di quattro occultazioni con il risultato di constatare un errore di un intero grado nella latitudine da noi rilevata. Altre occultazioni, osservate a luglio, agosto e settembre, ci consentirono di calcolare il ritmo attendibile dei nostri cronometri e degli orologi. Dopo il naufragio della nave, il 27 ottobre 1915, si dovette rinunciare ai rilievi delle occultazioni, ma ci affidammo al ritmo del cronometro precedentemente calcolato: il 23 marzo 1916, le longitudini

dedotte utilizzando questo ritmo davano un errore di soli 10’ in base al rilievo della Terra di Joinville eseguito quel giorno. Dobbiamo dunque concludere che i rilievi della posizione dell’*Endurance*, osservati nel corso del suo viaggio alla deriva, sono rimasti contenuti entro modesti limiti di errore e che la rotta seguita in questo viaggio è nota più di quanto non lo sia per altri viaggi di analoga durata.

Balene dell’Atlantico meridionale e caccia alle balene

di Robert S. Clark, Master of Arts, Bachelor of Science, tenente della Royal Naval Reserve

I moderni metodi di pesca sono stati introdotti nei mari subantartici nel 1904 e, a un anno di distanza, nella Georgia del Sud con risultati tanto favorevoli da portare alla nascita di molte compagnie di pesca e all’estensione dell’area di caccia alle Shetland Meridionali e alle Orcadi Meridionali fino alla latitudine di 67° Sud al largo della Terra di Graham. Quest’area, alle dipendenze delle isole Falkland, è sotto il controllo del governo britannico e la sua posizione geografica favorisce lo sviluppo dell’industria della pesca in quanto offre isole con ancoraggi sicuri e con stazioni per la lavorazione dei prodotti ittici. Le colonie delle isole Falkland, comprese fra i 50° e i 65° di latitudine Sud e i 25° e i 65° di longitudine Ovest, includono, oltre alle Falkland, le isole dell’Atlantico del Sud (la Georgia, le Sandwich, le Orcadi e le Shetland) e una parte della Terra di Graham.

L’industria della pesca è fiorente e i suoi prodotti trovano un ampio mercato. Quest’area subantartica da sola ha raddoppiato con le sue risorse la produzione mondiale di questi beni. In termini economici il valore della produzione delle colonie delle isole Falkland ha raggiunto 1.252.432 sterline nel 1913, 1.300.978 sterline nel 1914, 1.333.401 sterline nel 1915 e 1.774.570 nel 1916. Queste somme sono il frutto prevalente del commercio dell’olio di balena e del guano come prodotto collaterale e derivano dalla cattura di molte migliaia di balene nel corso di ogni stagione di pesca. Il numero totale di balene catturate in quest’area nel 1917 era di 11.860, di cui 6.000 provenienti dalle sole stazioni di pesca della Georgia del Sud. L’olio

di balena, che è il prodotto di più alto valore commerciale dell'industria baleniera, viene venduto in quattro gradazioni (qualche azienda ne ha aggiunta una quinta) che nel 1913 venivano vendute a 24 sterline per tonnellata nella gradazione zero, a 22 sterline nella gradazione uno, a 20 sterline nella gradazione tre e a 18 sterline nella gradazione quattro. Nel 1919 questi prezzi sono saliti rispettivamente a 72, 68, 65 e 63 sterline per tonnellata.

L'olio di balena può essere facilmente trasformato in glicerina; lo si usa nell'industria dei saponi e recentemente, sia in Inghilterra sia in Norvegia, è stato raffinato e condensato in una margarina di buon sapore e di elevato potere nutrizionale. Lo stato di guerra ha ulteriormente accresciuto l'importanza dell'olio di balena: la sua estrazione si è costantemente mantenuta sui livelli necessari a produrre le enormi quantità di glicerina richieste dall'industria degli esplosivi ma, anche dal punto di vista alimentare, la disponibilità di olio di balena ha impedito che la 'fame' di grassi colpisse il nostro paese in conseguenza della ridotta disponibilità di oli vegetali e di grassi animali. La produzione del guano e delle farine di ossa e di carne può compensare le spese correnti di una stazione baleniera, ma è anche in grado di portare a prodotti di notevole valore intrinseco. La farina di carne entra come integratore dei mangimi per bovini con significativi effetti sull'accrescimento corporeo; il guano e la farina di ossa sono efficaci fertilizzanti. Il guano è la carne – generalmente residuata dalla distillazione – che, uscita da un processo di essiccazione e di macinazione, viene mescolata alle ossa polverizzate in proporzione di una parte di ossa e di due parti di carne. L'operazione viene generalmente condotta nelle stazioni baleniere di terra e, in misura più ridotta perché meno profittevole, nelle navi attrezzate per questa produzione. La carne di balena, benché grassa e di un sapore caratteristico, è appetitosa e, durante il nostro soggiorno in Georgia, la carne di megattere rappresentò un'aggiunta gradita al nostro menu. Nel nostro viaggio al Sud imbarcammo molta carne di balena destinata ai cani, che ne erano ghiotti. In Georgia l'allevamento dei maiali utilizza prevalentemente, se non esclusivamente, i prodotti dell'industria baleniera. I fanoni o stecche di balena, nei tempi passati considerati il prodotto più apprezzato della pesca nell'Artico, hanno ora un'importanza marginale. Solo i fanoni della balena australe raggiungono una lunghezza di due metri e hanno un valore commerciale di

settecentocinquanta sterline a tonnellata, ma la balena australe è poco frequente in questi mari. I fanoni di altre specie di balene sono più piccoli e di qualità inferiore: il loro valore si aggira sulle ottantacinque sterline a tonnellata. I capodogli sono stati talora catturati nell'area della Georgia del sud e delle Shetland Meridionali, ma in numero modesto perché prediligono mari più caldi. L'importanza dello spermaceti, di cui sono ricchi, e il valore commerciale di questo prodotto sono fin troppo noti per essere qui riportati.

L'*Endurance* raggiunse la Georgia del Sud il 5 novembre 1914 e ancorò nell'insenatura di Edoardo VII della baia di Cumberland al largo di Grytviken, la stazione della Compagnia argentina di pesca. Durante il soggiorno di un mese nell'isola, nelle pause dal lavoro della spedizione, dedicammo parecchio tempo allo studio delle balene e dell'industria baleniera e ad altri aspetti delle abitudini di vita di questo interessante gruppo di isole del Sud. Abbiamo visitato sei o sette stazioni di pesca, abbiamo esaminato le balene portate a terra e raccolto informazioni sui sistemi generali di lavoro dell'industria.

Dalla Georgia del Sud la rotta dell'*Endurance* seguì una linea retta verso il gruppo delle Sandwich Australi, passando fra le isole Saunders e Candlemas; quindi piegò a sud est e poi a sud verso la barriera della Terra di Coats, che seguimmo per poche centinaia di miglia prima di essere costretti a deviare verso ovest, rimanendo purtroppo bloccati, il 19 gennaio 1915, fra enormi masse di banchisa compatta a 76° 34' di latitudine Sud e a 37° 30' di longitudine Ovest. La nave andò alla deriva raggiungendo il 19 marzo 1915 i 76° 59' di latitudine Sud e i 37° 47' di longitudine Ovest, per poggiare quindi a ovest e poi a nord fino al momento in cui, il 26 ottobre, a una latitudine di 69° 05' Sud e a una longitudine di 59° 30' Ovest, venne irrimediabilmente frantumata fra i ghiacci. Accampati sui banchi di ghiaccio, continuammo il nostro viaggio alla deriva doppiando la Terra di Graham e l'isola di Joinville, mettemmo in acqua le scialuppe il 9 aprile 1916 e raggiungemmo l'isola Elephant il 15 aprile. In pratica circumnavigammo tutta l'area della colonia delle isole Falkland: può essere interessante paragonare i dati sulle balene avvistate all'esterno e a sud di quest'area con quelli sulla frequenza percentuale delle specie catturate nelle zone di pesca intensiva.

La parte più produttiva dell'Atlantico del Sud si trova oltre i 50° di latitudine Sud, dove le operazioni di pesca si estendono fino al circolo

antartico e talvolta lo oltrepassano. Come regola generale, in queste acque le balene sono numerose nelle zone in cui le formazioni di ghiaccio sono più frequenti: questo potrebbe spiegare la relativa rarità degli avvistamenti di balene effettuati nel corso delle spedizioni che hanno esplorato le aree più a nord e i mari più aperti; in effetti i balenieri sostengono che le stagioni di pesca più povere siano quasi sempre associate all'assenza o alla scarsità dei ghiacci. In ogni caso, nel corso delle spedizioni che si sono spinte più a sud e si sono addentrate nella banchisa, gli avvistamenti di balene sono sempre stati numerosi anche alle latitudini più meridionali, tanto che le nostre conoscenze sulla presenza di balene in Antartico si basano essenzialmente sui dati raccolti nelle spedizioni il cui obiettivo era la scoperta di nuove terre o del polo stesso. Nella maggior parte dei casi le spedizioni antartiche si sono concentrate sull'Atlantico del Sud e sul mare di Ross, fornendoci la maggior parte dei dati disponibili sulla presenza di balene in queste due aree. Tuttavia alcune spedizioni, in particolare quella della *Belgica* verso ponente e quella della *Gauss* verso levante, hanno documentato l'esistenza di un buon numero di balene dimostrando che la loro presenza non si limita solo alle due aree più frequentemente esplorate.

L'area dell'attività di pesca è generalmente compresa nel raggio di un centinaio di miglia attorno ad ogni stazione di terra o ad ogni impianto di produzione galleggiante; una valutazione approssimativa del campo di azione di tutte le stazioni nell'area delle Falkland indica un'estensione di circa centosessantamila miglia quadrate sull'intera area delle Falkland che, con i suoi due milioni di miglia quadrate, corrisponde a meno di un sesto dell'estensione globale del mare Antartico. Sarebbe quindi importante conoscere entro quali limiti la 'percentuale di cattura' delle balene durante la breve stagione di pesca si ripercuota sulla densità della popolazione globale ma, per il momento, su questo problema possiamo solo esprimerci in forma orientativa, paragonando le percentuali delle specie catturate nelle campagne di pesca intensiva con quelle delle specie avvistate nel corso di spedizioni scientifiche condotte in aree esterne a quelle di pesca. Questo confronto sembra indicare che solo le megattere sono a rischio di sterminio, mentre le balenottere comuni e le balenottere azzurre hanno percentuali di cattura stabili negli anni.

La balenottera azzurra (*Balaenoptera musculus*), la balenottera comune (*Balaenoptera physalus*) e la megattera (*Megaptera nodosa*) sono

le tre specie più frequentemente catturate nell'area delle Falkland; il capodoglio (*Physeter catodon*) e la balena australe (*Balaena glacialis*) vengono catturate raramente, mentre la balenottera boreale (*Balaenoptera borealis*) è comparsa fra quelle catturate nella Georgia del Sud nel 1913 e costituisce ora una notevole percentuale delle catture nelle isole Falkland. Nella Georgia del Sud, durante i primi anni di pesca e fino alla stagione 1910-1911, le megattere costituivano praticamente il totale delle catture. Nel 1912-1913 si registrarono le seguenti percentuali per le specie catturate nella Georgia del Sud e nelle Shetland Meridionali: megattere 38 per cento, balenottere comuni 36 per cento, balenottere azzurre 20 per cento. Negli anni successivi le balenottere comuni e quelle azzurre sono andate aumentando, mentre le megattere si sono rapidamente ridotte. Nel 1915 la South Georgia Whaling Company catturò 1.085 balene di cui il 15 per cento erano megattere, il 25 per cento balenottere comuni, il 58 per cento balenottere azzurre e il 2 per cento balene franche. Nello stesso anno tre compagnie di pesca nelle Shetland Meridionali catturarono 1.512 balene di cui il 12 per cento megattere, il 42 per cento balenottere comuni e il 45 per cento balenottere azzurre. Nel 1919 la Southern Whaling and Sealing Company catturò (a Stromness, Georgia del Sud) 529 balene di cui il 2 per cento megattere, il 51 per cento balenottere comuni e il 45 per cento balenottere azzurre. Queste cifre non rappresentano le catture totali, ma sono un indice attendibile delle modificazioni delle percentuali di cattura delle singole specie. È significativa la riduzione della percentuale di megattere: anche tenendo conto dell'accresciuta disponibilità delle attrezzature necessarie alla più redditizia cattura delle grandi balenottere, questa riduzione resta pur sempre un notevole indice del rischio di estinzione delle megattere.

Le aree immediatamente a nord, che dalla latitudine di 50° Sud si spingono verso l'equatore, hanno un'importanza minore di quelle dell'Antartico meridionale rispetto alle quali hanno una produttività nettamente inferiore. Tuttavia anch'esse si prestano a un confronto sulle percentuali delle specie catturate. Alla baia di Saldanha, Colonia del Capo, sono state catturate 131 balene nel 1912 con le seguenti percentuali: 36 per cento megattere, 13 per cento balenottere comuni, 4 per cento balenottere azzurre e 46 per cento balenottere boreali. In maggior vicinanza dell'equatore a Port Alexander, su 322 balene catturate il 98 per cento erano

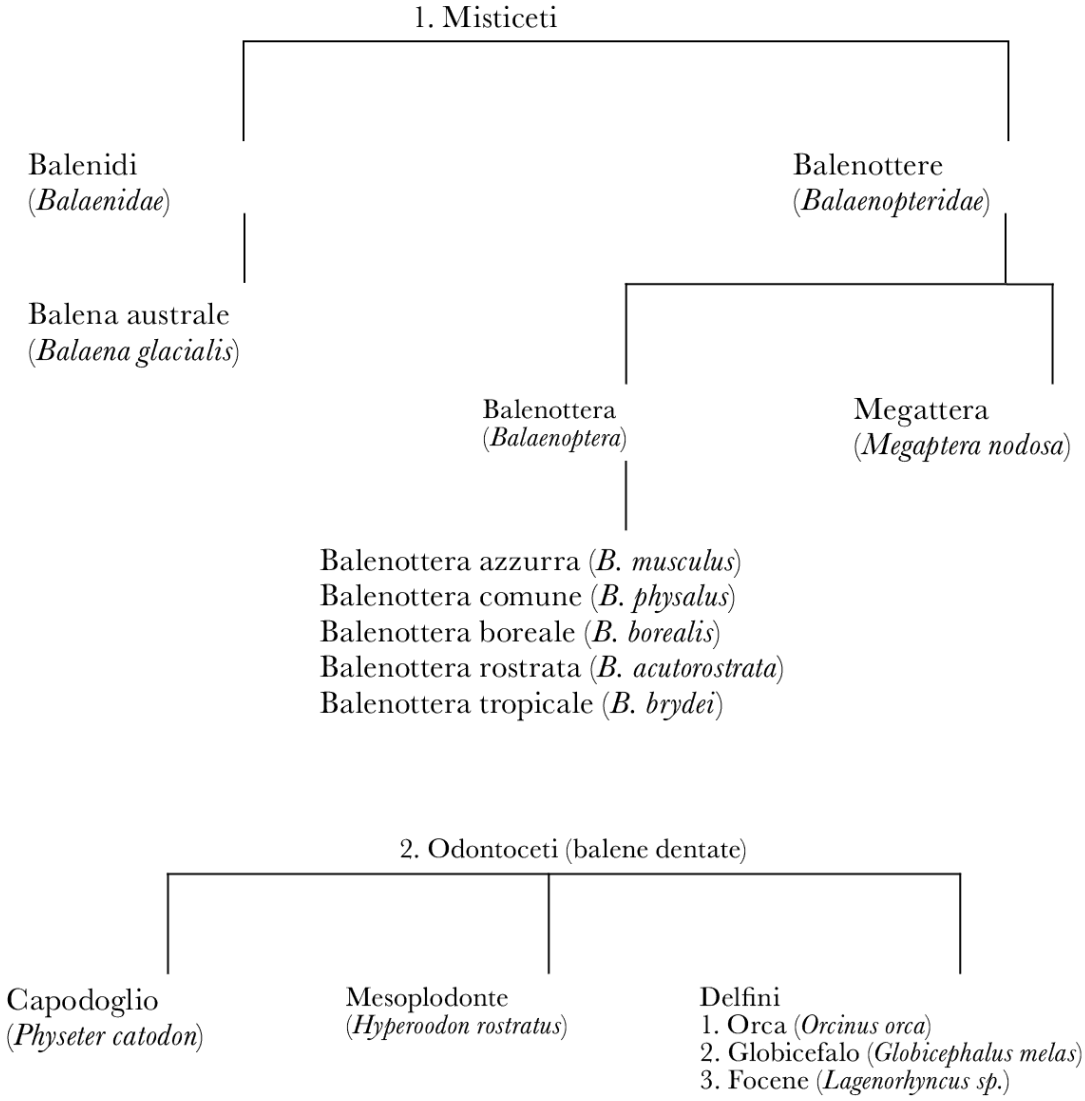
megattere con un residuo 2 per cento di balenottere comuni e di balenottere boreali. Nel 1914 in Sud Africa (principalmente nella baia di Saldanha e a Durban) su un totale di 839 balene, il 60 per cento era di megattere, il 25 per cento di balenottere comuni e il 13 per cento di balenottere azzurre. Nel 1916 su un totale di 853 balene, il 10 per cento era di megattere, il 13 per cento di balenottere comuni, il 6 per cento di balenottere azzurre, il 68 per cento di capodogli e l'1 per cento di balenottere boreali. In acque cilene nel 1916, su un totale di 327 balene, il 31 per cento era di megattere, il 24 per cento di balenottere comuni, il 26 per cento di balenottere azzurre, il 12 per cento di capodogli e il 5 per cento di balene franche. Sembra esistere una certa correlazione fra le due aree. Vengono catturate le medesime specie di balene in periodi di cattura che si alternano con perfetta regolarità con una stagione di pesca che nel subantartico va dalla fine di novembre ad aprile e nella zona subtropicale da maggio a novembre. Alcune compagnie conducono ridotte campagne di pesca nella Georgia del Sud e nelle Falkland durante l'inverno del Sud, ma la pesca in quella stagione non è assolutamente redditizia, pur documentando la presenza di balene in quell'area anche nei mesi invernali.

La migrazione delle balene è influenzata da due fattori: la disponibilità di cibo e la localizzazione delle aree di procreazione.

In Antartico nei mesi estivi esiste una ricca vita animale e vegetale e le balene, che si nutrono dei piccoli organismi del plancton, sono numerose; in inverno accade il contrario e le balene sono scarse o assenti, per lo meno alle latitudini più meridionali. Nel corso della deriva dell'*Endurance* sono stati raccolti campioni quasi giornalieri di plancton sia in estate sia in inverno. Da dicembre a marzo, pochi minuti di dragaggio in superficie con la rete a strascico erano sufficienti a riempire la rete con organismi vegetali e animali, ma quest'abbondanza scompariva bruscamente ad aprile; nei mesi seguenti i dragaggi davano risultati scarsissimi fino al momento del ritorno della luce e dell'apertura della banchisa. I livelli più profondi dell'acqua, fino a circa trecentocinquanta metri, risultavano in quei mesi ben poco più produttivi: le reti portavano in superficie un modesto numero di piccoli crostacei del genere *Euphasiae*. Nell'inverno passato all'isola Elephant, fra il 15 aprile e il 30 agosto 1916 abbiamo catturato in totale 1.436 pinguini *gentoo* ricavandone carne per nutrirci e grasso per scaldarci; l'esame sistematico del contenuto del loro

stomaco ha messo in evidenza nella maggior parte dei casi la presenza generalmente esclusiva di *Euphasiae* e quella più occasionale di piccoli pesci. La quantità di crostacei presenti nello stomaco dei *gentoo* era in alcuni casi elevatissima in rapporto alle dimensioni di questi pinguini. Si trattava di esemplari migranti che arrivavano a riva solo quando la baia era libera dai ghiacci; nei numerosi periodi nei quali la baia e il mare circostante erano occupati dal ghiaccio, i pinguini erano assenti. Le *Euphasiae* sembrano dunque essere presenti in discreta quantità in alcune, se non in tutte le acque subantartiche, durante l'inverno del Sud. Si può ritenere che la migrazione delle balene a sud durante l'estate artica sia motivata dalla ricerca di cibo. L'esistenza di una migrazione verso nord, sostenuta da alcune osservazioni, non può essere anch'essa attribuita alla ricerca di cibo, piuttosto a esigenze di procreazione. Le balene potrebbero andare alla ricerca di regioni più temperate per partorire. I dati sullo sviluppo fetale indicano che l'accoppiamento avviene nelle aree più a nord, che la madre in gestazione si sposta al sud ma, in previsione del parto, si riporta in acque più congeniali a nord dell'area subantartica. Resta comunque da verificare l'esistenza di un'eventuale migrazione circumpolare, mentre ci è del tutto ignoto quante siano le balene che rimangono nelle acque subantartiche durante l'inverno del Sud.

Quella a seguire è una classificazione semplificata delle balene con particolare riguardo a quelle dell'Atlantico del Sud.



Le varie specie di misticeti si differenziano per le dimensioni dei fanoni che, agendo come un filtro sul flusso d'acqua messo in movimento dall'enorme lingua muscolare di questi cetacei, trattengono i piccoli crostacei presenti nel plancton di cui queste balene si cibano, anche se alcune di esse (megattere, balenottere comuni, balenottere boreali) si nutrono anche di pesci. Nelle tre specie esaminate in Georgia del Sud nel dicembre del 1914 (megattere, balenottere comuni e balenottere azzurre) lo stomaco conteneva piccoli crostacei, *Euphasiae*, mescolati ad *Amphipodi.* Le balene dentate (capodogli e mesoplodonti) si nutrono di calamari,

presenti in abbondanza nel mare di Weddell: ne trovammo grandi quantità nello stomaco di pinguini e di foche. Lo stomaco delle centinaia di pinguini imperatore da noi esaminati conteneva invariabilmente 'becchi' di cefalopodi, mentre nelle foche di Weddell trovammo spesso grossi calamari parzialmente digeriti. Le balenottere sono caratterizzate dalla presenza di una pinna dorsale, che manca nelle balene franche. Insieme ad altri elementi, in particolare alle dimensioni dell'animale, la pinna dorsale costituisce un facile carattere di identificazione, anche se può dare origine a incertezze dovute alla variabilità delle forme che essa assume in certe specie.

Fatta eccezione per molti branchi di focene, avvistammo poche balene durante la navigazione in mare aperto. Solo in vicinanza delle Falkland, il 28 ottobre 1914 a 38° 01' di latitudine Sud e a 55° 03' di longitudine Ovest, e il 29 ottobre a 40° 35' di latitudine Sud e a 53° 11' di longitudine Ovest, incontrammo quattro piccoli branchi di focene e pochi esemplari di megattere. Avvistammo un solo esemplare di globicefalo il 31 ottobre a 45° 17' di latitudine Sud e a 48° 58' di longitudine Ovest. Nel dicembre del 1914, le varie stazioni della Georgia del Sud catturarono balenottere azzurre, balenottere comuni e megattere (in ordine decrescente di frequenza). Nella stagione di pesca 1914-1915 (da dicembre a marzo) gli avvistamenti di balene furono scarsi nella zona compresa fra la Georgia del Sud e le Sandwich Australi a nord e la Terra di Coats e l'imbocco del mare di Weddell a sud. Entrammo nella banchisa a una latitudine di 59° 55' Sud e a una longitudine di 18° 28' Ovest e avvistammo ogni giorno balenottere azzurre fino a 65° Sud. Dal 27 dicembre 1914, alla latitudine di 65° 43' Sud e alla longitudine di 17° 30' Ovest, fino al 3 gennaio 1915, alla latitudine di 69° 59' Sud e alla latitudine di 17° 31' Ovest, non avvistammo balene. Tuttavia il 4 gennaio, alla latitudine di 69° 59' Sud e alla longitudine di 17° 36' Ovest, comparvero molto vicini alla nave due grossi capodogli che andavano verso ovest in acque relativamente libere: rimasero abbastanza a lungo in superficie per poter essere facilmente identificati. Più a sud avvistammo solo occasionalmente qualche balenottera azzurra e in uno o due casi delle balenottere comuni. Le orche, come pure le balenottere rostrate, erano invece numerose e arrivavano così vicine alla nave da togliere ogni dubbio sulla loro classificazione. Da aprile fino alla fine di settembre il mare era totalmente gelato, salvo qualche raro canale e non si

verificarono avvistamenti di balene. Ricomparvero a ottobre e da quel mese ne osservammo tutti i giorni, ma la loro identificazione era incerta perché, con l'*Endurance* ormai stritolata dai ghiacci e poi affondata, potevamo osservare i dintorni solo dalla superficie del ghiaccio o, più tardi, dalle imbarcazioni. Vedevamo spesso gli alti spruzzi sormontati da una densa nuvola di vapore che denotavano la presenza di balenottere azzurre e comuni. Nei canali vicini al campo sul banco di ghiaccio ricomparvero le balenottere rostrate facilmente riconoscibili. Il 6 dicembre 1915 ci si presentò l'eccezionale occasione di osservare un branco di otto iperodonti rostrati del genere mesoplodonti: si trovavano in un piccolo bacino di acqua libera in vicinanza del nostro Ocean Camp alla latitudine di 67° 47' Sud e alla longitudine di 52° 18' Ovest. La loro lunghezza andava dai sei ai nove metri e il loro colore, di un uniforme grigio spento, aveva qualche opaca trasparenza gialla negli esemplari più grandi; erano privi di macchie bianche. Nella prima metà dell'aprile del 1916, ai limiti della banchisa all'entrata dello stretto di Bransfield, approssimativamente a una latitudine di 62° Sud e a una longitudine di 54° Ovest, le balene erano numerosissime: si trattava in gran parte di balenottere comuni con qualche esemplare boreale. Va notato che la stagione di pesca 1915-1916 fu eccezionalmente ricca, con 11.860 balene catturate nella sola area delle Falkland.

L'industria della pesca nell'Atlantico del Sud ha ormai raggiunto un livello critico. Si regge sulla cattura delle grandi balenottere azzurre e comuni, dato che il numero delle megattere è ormai sostanzialmente ridotto. Per quanto riguarda le altre specie, le catture delle balene australi non sono mai state numerose, quelle dei capodogli e delle balenottere boreali hanno mostrato grandi variazioni stagionali, mentre le balenottere rostrate e le specie del genere mesoplodonti non sono state mai catturate, almeno fino a questo momento. La grande strage di balene sia nel subantartico sia nell'area subtropicale, fra loro interdipendenti, impone che si giunga a una regolamentazione globale che protegga da una prematura estinzione il commercio delle balene e da un esaurimento l'industria della pesca, di importanza economica mondiale. Il governo britannico insieme alle migliori compagnie di pesca mondiali segue attentamente la situazione, e un comitato interdipartimentale sotto la direzione dell'Ufficio coloniale sta elaborando lo schema di una legislazione che garantisca la protezione delle balene e assicuri una stabile attività industriale.

Appendice II

Le capanne delle spedizioni nel canale di McMurdo

di Sir E.H. Shackleton

Queste note possono essere utili ai futuri esploratori che vorranno stabilire una base nel canale di McMurdo, ma vogliono anche chiarire alcune imprecisioni o ambiguità della storia di queste costruzioni, dell'impiego che ne è stato fatto e dello stato in cui si trovano.

Capanna della spedizione nazionale antartica a Hut Point. Testa del canale di McMurdo

Questa capanna fu costruita dal capitano Scott nel 1902 nel corso della spedizione sostenuta dalla Royal Geographical Society, dalla Royal Society, dal governo e da sottoscrizioni private. Il capitano Scott aveva il

comando della spedizione nella quale prestai servizio come tenente in terza fino al febbraio del 1903, quando fui rimandato in patria come invalido per un'emorragia polmonare dovuta allo scorbuto contratto nella marcia al Sud. La capanna Discovery era una costruzione grande e robusta ma, in confronto alla nave che era attraccata alla distanza di un centinaio di metri, era troppo fredda ed esposta alle correnti d'aria per essere impiegata come alloggio durante il primo anno. Fu utilizzata come magazzino e vi furono accumulate grandi quantità di provviste grezze: farina, cacao, caffè, gallette e carne in scatola erano destinate a un uso di emergenza nel caso che la nave fosse andata perduta. Nel secondo anno vi alloggiò occasionalmente qualche squadra, ma non vi furono mai installate brande o cuccette permanenti. I disagi della capanna erano una prerogativa della spedizione, ma la costruzione costituiva un deposito eccellente e un punto di partenza per le squadre che si dirigevano a sud.

Quando la *Discovery* lasciò definitivamente il canale di McMurdo, la capanna fu svuotata di tutte le attrezzature, compresa la stufa, ma vi rimase gran parte delle provviste che vi erano state depositate. Di questo non ero informato quando, tornato nel canale di McMurdo nel febbraio 1908, mandai alla capanna Adams, Joyce e Wild mentre la *Nimrod* rimaneva fuori dai ghiacci.

Al loro ritorno riferirono che la porta era aperta e sfondata, evidentemente per una tempesta da sud, e che la neve la bloccava sia all'esterno sia all'interno; entrarono nella capanna attraverso una finestra al riparo dal vento e trovarono la capanna praticamente libera dalla neve e pressoché intatta. Utilizzai la capanna in primavera, ossia in settembre e in ottobre 1908, come deposito per indumenti, cibo e petrolio che avremmo portato con noi al Sud. Con le casse delle provviste formammo una specie di soggiorno, e provvedemmo a eliminare i materiali di scarto. La squadra destinata al Sud dormì nella capanna prima della partenza, ma la squadra di appoggio preferì rimanere nelle tende, che risultavano più calde.

Continuammo a utilizzare la finestra sottovento come ingresso e uscita per evitare di dover spalare la neve ogniqualvolta la tormenta da sud bloccava l'ingresso principale. Le varie squadre incaricate di istituire i depositi utilizzarono la capanna per rifornirsi delle provviste che avevamo portato a Hut Point dalla mia capanna. La notte del 3 marzo 1909, dopo centoventotto giorni di assenza consumati nella marcia al Sud, ritornai con

la squadra che aveva un uomo malato. Ci trovavamo in una posizione sfavorevole dato che la nave era più a nord. Nella speranza di attirare l'attenzione dei compagni a bordo, tentammo inutilmente di incendiare la capanna per le misure magnetiche. Finalmente riuscimmo ad accendere una fiammata di carburo: la nave ci raggiunse in mezzo alla tormenta e, all'una del 4 marzo, eravamo tutti a bordo. Prima di abbandonare la capanna facemmo del nostro meglio, al buio e nella tempesta, per sbarrare la finestra con travi di legno. La capanna è stata ancora utilizzata dalla squadra del mare di Ross della mia ultima spedizione. Da quanto mi è stato riferito, la capanna Discovery nel 1917 era nelle stesse condizioni in cui si trovava nel 1902. Le scorte lasciate nel 1902 sono intatte; a esse si sono aggiunte altre provviste e qualche latta di petrolio, ma non vi sono stufe né oggetti di arredamento. Questa capanna può essere solo considerata un rifugio utile come tappa di partenza per una marcia al Sud. Nel corso delle mie due spedizioni non abbiamo prelevato nulla delle provviste o degli equipaggiamenti che vi erano depositati.

Capanna di capo Royds

Per molte ragioni, quando tornai nel canale di McMurdo a capo della spedizione da me organizzata con il nome di British Antarctic Expedition, dopo aver invano tentato di sbarcare nella Terra di Edoardo VII, decisi di costruire una capanna a capo Royds – un piccolo promontorio trentatré miglia a nord di Hut Point. Qui tutta la squadra trascorse in condizioni confortevoli l'inverno del 1908. Con l'arrivo della primavera trasportammo con le slitte le provviste a Hut, per evitare di trovarci in difficoltà nel caso di una prematura rottura dei ghiacci fra le due capanne. Dopo il rientro della squadra del Sud partimmo direttamente verso il mondo civile senza che avessi il tempo di dare ancora un'occhiata alla costruzione. Avevo comunque affidato al professor David il compito di prendersi cura della capanna e di metterla in ordine prima della partenza. All'interno venne lasciata in chiara evidenza una lettera nella quale si precisava che nella capanna esistevano provviste ed equipaggiamenti sufficienti a quindici uomini per un anno, si dava un elenco dettagliato di queste scorte e si

definiva la sede del deposito di carbone. La stufa era in buone condizioni e la lettera concludeva invitando gli eventuali futuri nuovi arrivati a fare buon uso della capanna e a servirsi dei materiali che conteneva. La costruzione venne chiusa e la chiave fissata bene in vista sulla porta. I resoconti dell'ultima spedizione del capitano Scott e quelli più recenti della squadra del mare di Ross della mia ultima spedizione riferiscono che la capanna era in buone condizioni.

Capanna di capo Evans

Questa capanna, grande e confortevole, venne montata a capo Evans nel corso dell'ultima spedizione del capitano Scott. La costruzione offriva agli uomini un comodo alloggio e fu lasciata ben rifornita di cibo, di petrolio e di una certa quantità di carbone. Diversi uomini della squadra scientifica della mia ultima spedizione si trovavano a terra in questa capanna quando l'*Aurora*, che avrebbe dovuto essere il loro quartiere d'inverno, ruppe gli ormeggi nel maggio del 1915 andando alla deriva verso nord fra i ghiacci. La capanna diventò in questo modo la base permanente per i dieci uomini rimasti isolati che, grazie alle scorte che vi erano rimaste e a quelle che vi trasportarono dalla mia capanna di capo Royds, poterono svernare in condizioni relativamente confortevoli. Nel gennaio del 1917, dopo aver recuperato i sopravvissuti, feci mettere in ordine e chiudere la capanna.

In conclusione, nel canale di McMurdo sono disponibili tre capanne:
– la capanna Discovery, con una certa quantità di provviste grezze, ma utilizzabile solo come tappa di partenza per il Sud;
– la capanna di capo Royds, con un ricco deposito di provviste generali, ma senza scorte di indumenti e di equipaggiamenti;
– la capanna di capo Evans, ben rifornita di provviste, priva di indumenti e di equipaggiamenti e con poche slitte.

Depositi a sud di Hut Point

Molti depositi sono stati istituiti sulla barriera a sud di Hut Point; l'ultimo di questi si trova al Gap (all'entrata del ghiacciaio di Beardmore) ma nessuna spedizione potrà servirsene perché sono ormai stati cancellati dalle abbondanti nevicate. I rapporti delle diverse squadre che hanno marciato verso sud non parlano mai dell'uso di materiali lasciati nei depositi da precedenti spedizioni. Nessuna squadra delle mie spedizioni ha mai potuto approfittare dei depositi creati nel corso delle imprese che le hanno precedute.

Referenze fotografiche

Copertina: Hurley, Frank, 1885-1962. The Endurance crushed to death by the icepacks of the Weddell Sea: *1 negative: glass; full plate.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478506 – National Library of Australia

p. 26: Hurley, Frank, 1885-1962. *1 slide: glass, lantern, col.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478579 – National Library of Australia

p. 32: *1 photograph: gelatin silver; 10.2 x 12.6 cm.* Part of Photographs of the Shackleton Antarctic expedition, 1907-1909 – nla.pic-an24648174 – National Library of Australia

p. 40: Hurley, Frank, 1885-1962. The Endurance, in the full pride of her youth, breasting the Antarctic ice-packs at the outset of the expedition: *1 negative: plastic; 16 x 11 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478560 – National Library of Australia

p. 42: Hurley, Frank, 1885-1962. *1 negative: glass; full plate.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478078 – National Library of Australia

p. 46: Hurley, Frank, 1885-1962. *1 negative: plastic; 12 x 16 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an24039599 – National Library of Australia

p. 56: Hurley, Frank, 1885-1962. A mighty iceberg ploughed its way through the pack and bore down upon the imprisoned ship: *1 negative: plastic; 12 x 16 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23998521 – National Library of Australia

p. 76: Hurley, Frank, 1885-1962. When the Endurance became solidly embedded, the dogs were transferred from the decks to the floe and housed in snow kennels called dogloos: *1 negative: glass; full plate*. Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478502 – National Library of Australia

p. 86: Hurley, Frank, 1885-1962. Entrapped at the head of the Weddell Sea, desperate efforts were made to free the ship, these were of no avail, because the ice froze together as quickly as it could be cut away: *1 negative: plastic; 16 x 11cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478074 – National Library of Australia

p. 102: Hurley, Frank, 1885-1962. The doomed ship, the pressure of many millions of tons of ice made a toy of our helpless vessel: *1 negative: plastic; 16.5 x 12 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23998560 – National Library of Australia

p. 108: Hurley, Frank, 1885-1962. The long, long night: *1 slide: glass, lantern, col.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478581 – National Library of Australia

p. 116: Hurley, Frank, 1885-1962. On October 14th the ice was in convulsion ahead of the ship, and a splitting crash suddenly caused all hands to rush up on deck to find that a crack had opened from the lead ahead and passed along our starboard side to another crack that had opened aft: *1 negative: plastic; 16 x 11cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478073 – National Library of Australia

p. 122: Hurley, Frank, 1885-1962. *1 negative: glass; full plate.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478309 – National Library of Australia

p. 130: Hurley, Frank, 1885-1962. Dump Camp, the morning after the disaster to the ship: *1 negative: plastic; 11 x 16 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478561 – National Library of Australia

p. 148: Hurley, Frank, 1885-1962. The castaways adrift on the sea ice, Sir Ernest Shackleton and Frank Wild are standing together at the left of the picture: *1 negative: plastic; 12 x 16 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an24039586 – National Library of Australia

p. 152: Hurley, Frank, 1885-1962. The ship was dead, her proud timbers were rent apart and scattered in savage confusion: *1 negative: plastic; 12 x 16.5 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23998559 – National Library of Australia

p. 168: Hurley, Frank, 1885-1962. *1 negative: plastic; 16 x 12 cm*. Part of Hurley negative collection – nla.pic-an24039565 – National Library of Australia

p. 202: Hurley, Frank, 1885-1962. The landing on Elephant Island, solid rock lies beneath our feet, this was Paradise regained!: *1 negative: plastic; 12 x 16 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an24039590 – National Library of Australia

p. 204: Hurley, Frank, 1885-1962. We pulled the three boats a little higher on the beach: *1 negative: glass; full plate*. Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478537 – National Library of Australia

p. 220: Hurley, Frank, 1885-1962. We slid the James Caird down the gravelly beach and launched her on a desperate hazard, the nearest relief was 800 miles away: *1 negative: plastic; 12 x 16 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478554 – National Library of Australia

p. 222: Hurley, Frank, 1885-1962. *1 negative: plastic; 11.5 x 16 cm*. Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478527 – National Library of Australia

p. 238: Hurley, Frank, 1885-1962. The leader and his crew land on the ice-littered shores of King Haakon Bay, South Georgia: *1 negative: plastic; 12 x 16 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478557 – National Library of Australia

p. 282: Hurley, Frank, 1885-1962. The members who remained behind at Elephant Island, Shackleton Expedition, 1916: *1 photograph: b&w; 30.5 x 38 cm.* Part of Hurley collection of photographic prints – nla.pic-vn3082159 – National Library of Australia

p. 286: Hurley, Frank, 1885-1962. The Snuggery where the twenty-two marooned men lived packed like sardines: *1 negative: plastic; 11.5 x 16 cm.* Part of Hurley negative collection – nla.pic-an23478510 – National Library of Australia